



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



A propos de ce livre

Ceci est une copie numérique d'un ouvrage conservé depuis des générations dans les rayonnages d'une bibliothèque avant d'être numérisé avec précaution par Google dans le cadre d'un projet visant à permettre aux internautes de découvrir l'ensemble du patrimoine littéraire mondial en ligne.

Ce livre étant relativement ancien, il n'est plus protégé par la loi sur les droits d'auteur et appartient à présent au domaine public. L'expression "appartenir au domaine public" signifie que le livre en question n'a jamais été soumis aux droits d'auteur ou que ses droits légaux sont arrivés à expiration. Les conditions requises pour qu'un livre tombe dans le domaine public peuvent varier d'un pays à l'autre. Les livres libres de droit sont autant de liens avec le passé. Ils sont les témoins de la richesse de notre histoire, de notre patrimoine culturel et de la connaissance humaine et sont trop souvent difficilement accessibles au public.

Les notes de bas de page et autres annotations en marge du texte présentes dans le volume original sont reprises dans ce fichier, comme un souvenir du long chemin parcouru par l'ouvrage depuis la maison d'édition en passant par la bibliothèque pour finalement se retrouver entre vos mains.

Consignes d'utilisation

Google est fier de travailler en partenariat avec des bibliothèques à la numérisation des ouvrages appartenant au domaine public et de les rendre ainsi accessibles à tous. Ces livres sont en effet la propriété de tous et de toutes et nous sommes tout simplement les gardiens de ce patrimoine. Il s'agit toutefois d'un projet coûteux. Par conséquent et en vue de poursuivre la diffusion de ces ressources inépuisables, nous avons pris les dispositions nécessaires afin de prévenir les éventuels abus auxquels pourraient se livrer des sites marchands tiers, notamment en instaurant des contraintes techniques relatives aux requêtes automatisées.

Nous vous demandons également de:

- + *Ne pas utiliser les fichiers à des fins commerciales* Nous avons conçu le programme Google Recherche de Livres à l'usage des particuliers. Nous vous demandons donc d'utiliser uniquement ces fichiers à des fins personnelles. Ils ne sauraient en effet être employés dans un quelconque but commercial.
- + *Ne pas procéder à des requêtes automatisées* N'envoyez aucune requête automatisée quelle qu'elle soit au système Google. Si vous effectuez des recherches concernant les logiciels de traduction, la reconnaissance optique de caractères ou tout autre domaine nécessitant de disposer d'importantes quantités de texte, n'hésitez pas à nous contacter. Nous encourageons pour la réalisation de ce type de travaux l'utilisation des ouvrages et documents appartenant au domaine public et serions heureux de vous être utile.
- + *Ne pas supprimer l'attribution* Le filigrane Google contenu dans chaque fichier est indispensable pour informer les internautes de notre projet et leur permettre d'accéder à davantage de documents par l'intermédiaire du Programme Google Recherche de Livres. Ne le supprimez en aucun cas.
- + *Rester dans la légalité* Quelle que soit l'utilisation que vous comptez faire des fichiers, n'oubliez pas qu'il est de votre responsabilité de veiller à respecter la loi. Si un ouvrage appartient au domaine public américain, n'en déduisez pas pour autant qu'il en va de même dans les autres pays. La durée légale des droits d'auteur d'un livre varie d'un pays à l'autre. Nous ne sommes donc pas en mesure de répertorier les ouvrages dont l'utilisation est autorisée et ceux dont elle ne l'est pas. Ne croyez pas que le simple fait d'afficher un livre sur Google Recherche de Livres signifie que celui-ci peut être utilisé de quelque façon que ce soit dans le monde entier. La condamnation à laquelle vous vous exposeriez en cas de violation des droits d'auteur peut être sévère.

À propos du service Google Recherche de Livres

En favorisant la recherche et l'accès à un nombre croissant de livres disponibles dans de nombreuses langues, dont le français, Google souhaite contribuer à promouvoir la diversité culturelle grâce à Google Recherche de Livres. En effet, le Programme Google Recherche de Livres permet aux internautes de découvrir le patrimoine littéraire mondial, tout en aidant les auteurs et les éditeurs à élargir leur public. Vous pouvez effectuer des recherches en ligne dans le texte intégral de cet ouvrage à l'adresse <http://books.google.com>

Ma vie de marin

Emile Sinkel

M A

VIE DE MARIN,

PAR

É M I L E S I N K E L ,

**Lieutenant de vaisseau pensionné,
Chevalier de l'Ordre de Léopold et de François-Joseph d'Autriche.**

TOME PREMIER.

BRUXELLES,
ALLIANCE TYPOGRAPHIQUE, M.-J. POOT ET COMP^e,
37, Rue aux Choux.

1872




A Sa Majesté le Roi des Belges.

Sire,

Les Belges qui ont beaucoup voyagé en pays lointains, portent généralement un vif intérêt à la vie maritime, en Belgique.

Ce livre a pour objet d'éveiller parmi nos concitoyens le goût des connaissances maritimes, de connaissances dont l'emploi contribua de tous temps,



l'histoire l'atteste, à développer et à assurer la prospérité des peuples.

Pour éveiller ce goût peu répandu dans notre pays, je me suis efforcé d'initier le public, par quelques détails et quelques notions exactes, à la vie et aux occupations du marin.

Ces considérations me portent naturellement à dédier mon ouvrage au Roi, et à réclamer en même temps l'indulgence pour les défauts de la forme et du fond, les erreurs que, dans toute espèce de spécialité, commet inévitablement celui qui apprécie les hommes et les choses, les événements auxquels il est mêlé.

En acceptant mon hommage respectueux, le Roi donnera de la valeur à mes efforts.

*J'ai l'honneur d'être, Sire,
De Votre Majesté,
Le fidèle serviteur,
E. SINKEL.*

Bruzelles, 15 août 1872.

LA VIE D'UN MARIN.

PREMIÈRE PARTIE.

Mon père n'était pas un homme ordinaire. A seize ans, il abandonna ses études pour prendre le fusil et s'engager dans un corps de volontaires. La Hollande se levait alors (1813) pour reconquérir son indépendance. Lorsqu'éclata la révolution de 1830, mon père était professeur au collège de Huy; il supportait difficilement l'animosité dont son pays était l'objet; pour défendre son honneur, il eut maintes affaires avec des gens qui jusqu'alors lui avaient témoigné de vives sympathies; finalement, il se vit contraint de quitter la Belgique, de s'enrôler une deuxième fois sous les drapeaux.

Tels sont les exemples qu'il me donna.

Pour tout précepte, il se borna à me recommander dès l'âge le plus tendre de ne jamais rien craindre. Ses exemples, ses recommandations m'impressionnèrent.

Mon père m'enseigna donc l'amour de la patrie, le dévouement. Né et élevé en Belgique, dans la famille de ma mère, que je perdis peu de jours après ma naissance, je suis aussi Belge que mon père était Hollandais, ce dont il convenait entièrement.

Pour pouvoir achever mes études, j'entrai dans la marine, à l'école militaire, le 4 février 1841, à l'âge de dix-sept ans. Étant seul élève pour cette carrière, on ne prit pas la peine de me donner des cours particuliers ; il en résulta que je suivis sans ardeur les mêmes cours que mes camarades destinés aux autres armes spéciales et subis les mêmes examens. Sorti deux ans après, je fus embarqué immédiatement comme aspirant de 1^{re} classe à bord de la goëlette de l'État, *Louise-Marie*, en partance, à Ostende, pour le Guatemala.

Pour première besogne à bord, on me fit commander un détachement formé pour rendre les derniers honneurs à un matelot de l'équipage. Fort bien accueilli du reste par le commandant, M. le lieutenant de vaisseau Petit, par les officiers et les aspirants, mes camarades, tous ces messieurs s'empressèrent de m'aider de leurs conseils. J'en avais grand besoin. Mon ignorance des choses de la mer, du métier était complète. Je n'avais jamais vu la mer ; à peine savais-je distinguer l'avant de l'arrière du navire ; de plus, je ne comprenais pas le flamand, la langue du matelot ; ce que j'en avais appris à l'école militaire pouvait à peine me servir. On m'employa immédiatement à toutes sortes d'ouvrages, auxquels tout naturellement je m'appliquai de mon mieux. De garde tous les trois jours pendant vingt-quatre heures, les autres jours, j'étudiais, je remplissais des corvées et m'exerçais à grimper. Après avoir complété mon équipement, je m'appliquai à apprendre la navigation, les calculs en usage, la théorie de la manœuvre, du grément,

du canonnage. C'était le plus pressé. En embrassant tant de choses à la fois, on progresse peu. Mon éducation maritime ne fut achevée qu'après mon deuxième voyage. Jusque là je fus employé en sous-ordre; quand je commandais, c'était sous l'œil et l'ordre d'un chef. On me donna de suite un inventaire à copier. Que de choses et de noms étranges, inconnus, se classèrent ainsi progressivement dans ma mémoire avec leur signification et en même temps leurs termes équivalents dans la langue flamande! Tout ce que j'avais appris à l'école militaire paraissait inutile, n'être d'aucune application. Plus tard cependant, ces études me servirent quelque peu pour avoir des idées plus nettes, des notions plus complètes en astronomie, artillerie, navigation, etc.

J'avais éprouvé une grande satisfaction en entrant à l'école militaire, non pas à cause de l'avenir que j'espérais réaliser par là, mais parce que je m'y sentais régis par une règle, en quelque sorte à l'abri du caprice; la loi si sévère qu'elle soit sauvegarde mieux la dignité humaine que la liberté la plus séduisante accordée à doses inégales, suivant les dispositions, les fantaisies de l'autorité même la plus paternelle. Mon embarquement me procura une satisfaction d'un autre genre, celle de la responsabilité. Les moindres détails du bord ont une importance extrême. Pour lutter contre les éléments, on doit tout prévoir, et, dans l'emploi, l'organisation des moyens de lutte, apporter une précision, une énergie, une prudence de tous les instants. Chacun ayant sa tâche à accomplir, le

salut et l'honneur de la communauté reposent sur chacun. Veiller à ce que tous remplissent sans cesse leur devoir, est particulièrement le service de celui qu'on appelle le premier officier. Il reçoit directement les ordres du commandant, les fait exécuter, commande en son absence, après lui. Le premier officier est une sorte de cheville ouvrière. Ces fonctions sont remplies ici par M. l'enseigne de vaisseau Swartz. Un peu rude dans ses manières mais bienveillant, M. Swartz ne se gêne pas pour se moquer parfois de mon ignorance, pour me rendre moins novice, plus attentif à comprendre et à exécuter ce qu'on attend de moi. Il a bien raison. Les officiers sortis de l'école militaire, où ils ont acquis une science dont souvent ils s'enorgueillissent, doivent absolument et le plus tôt possible être ramenés au monde des réalités, apprendre à voir de près, à connaître les hommes qu'ils sont appelés à commander. Le marin comme le soldat obéit aisément à celui qui se donne la peine de saisir sa nature, sa valeur, ses faiblesses, à celui qui lui est supérieur en courage et en intelligence; au contraire, il profite toujours des échappatoires dont l'esprit cultivé mais peu pratique lui suggère en quelque sorte l'emploi en ne veillant pas suffisamment au maintien de l'ordre, de l'harmonie ou en montrant une sévérité peu éclairée et par conséquent injuste, hors de saison. Le tact, le savoir faire ne s'apprennent pas à l'école, mais au contact des hommes et des choses. La sévérité, à bord, me parut excessive. Certains châtiments que je vis infliger m'impressionnèrent extraordinairement. Ils étaient mé-

rités sans doute, mais leur nature me révolta. A cette époque, on frappait encore les coupables à coups de garcettes. Ce ne fut que quelques années plus tard, après la révolution de 1848, que des ordres furent donnés pour proscrire l'usage des peines corporelles. Ces peines étaient justifiées jusqu'à un certain point par la nécessité de faire prompt justice, pour ne pas se priver de services indispensables, d'hommes qu'on ne pouvait pas remplacer. A propos de remplacement, il se passa un petit fait significatif au moment du départ, de faire voile. On vint nous informer que l'un de nos matelots se trouvait à l'hôpital trop malade pour pouvoir être des nôtres. Avec l'autorisation du directeur de la marine, M. Lahure, qui se trouvait à bord, l'un des hommes qui larguaient nos amarres fut choisi à sa place et immédiatement embarqué. Il en prit son parti à l'instant. Je le trouvai sublime et me promis à l'occasion de l'imiter.

Le but du voyage de la *Louise-Marie* est de transporter à Santo-Thomas de Guatemala, dont une compagnie belge a fait l'acquisition, les chefs d'une expédition formée pour y fonder une colonie et de les y installer. Parmi les passagers se trouvent MM. Simon, directeur de la colonie; Tardieu, son secrétaire; Delwarde, son ingénieur; Cloquet, consul; T'Kindt, agent commercial. Nous avons des vivres pour six mois. L'équipage se compose de soixante hommes, état-major compris : le commandant, le second, quatre aspirants, le médecin, l'officier d'administration. Par beau temps et jolie brise du sud-est, nous prenons la mer le 16 mars 1843.

M. Simon, le directeur de la colonie, s'est embarqué souffrant et malgré l'avis des siens, de ses amis. Ingénieur en chef des ponts et chaussées, créateur de nos chemins de fer, sa droiture bien connue le porte à fuir le monde, à mépriser la vie, à affronter tous les dangers. Doux et timide comme une jeune fille dans les circonstances ordinaires, il montre une énergie extrême dans les situations difficiles. Penseur et homme d'action à la fois, sa simplicité crée l'illusion : chacun croit le mener à sa guise et plus que personne il fait à la sienne.

Le commandant est un causeur agréable, intarissable, un homme ayant beaucoup vu, beaucoup voyagé, que j'aime à entendre causer ; ses discours m'ouvrent des horizons nouveaux. Parfois il s'occupe de tous les détails du service, dans d'autres moments il ne s'occupe de rien, quoqu'il soit toujours en éveil, sur le qui vive. Son activité, celle du premier officier et de mes camarades en général, m'étonnent grandement. Aller droit au fait, écarter les choses oiseuses, s'abstenir de vaines paroles, font éviter de perdre son temps et prendre sur l'équipage une autorité indispensable. Grâce à ces messieurs, je suis à bonne école.

Quelques-uns d'entre nous sont obligés de céder leurs chambres aux passagers. Je suis logé avec un autre aspirant, M. Gérard, dans une chambre de sous-officiers, devant, près de la cuisine. Nous ne pouvons pas y tenir à deux. Entre l'entrepont, logement de l'équipage, et le carré, salon des officiers, se trouve notre poste, le poste des aspirants, contre le grand mât, au-dessus de l'entrée

de la cale aux vivres. Le mobilier du poste se compose d'une table suspendue à des tringles et de quelques chaises-pliants. Le luxe en est, on le voit, complètement banni, mais il est avantageusement remplacé par la gaiété. Lorsque les passagers ont le spleen, ils viennent dans le poste rire et s'attabler avec nous. Nous n'avons pas à leur offrir de bonne chère, mais nous avons de la résolution à leur communiquer. Quand des éclats de rire retentissent au poste, c'est que la misère y règne ; tous accourent alors pour se réconforter à notre vue. Lui-même parfois attiré, le commandant se plaît à nous regarder à travers le panneau pratiqué dans le pont, au-dessus de nos têtes, panneau qui, toujours ouvert autant que possible, nous inonde d'air et parfois aussi d'eau salée.

Mon service consiste principalement à faire la garde, le quart, c'est-à-dire la manœuvre, la conduite du bâtiment, sous les ordres de M. Perlau, le plus ancien des aspirants : la nuit, de minuit à quatre heures, et le jour, de midi à quatre heures également ; à calculer la route et la marche du navire, le point où l'on se trouve à midi, au moyen d'observations faites à l'aide d'instruments de précision pour connaître la hauteur des astres au-dessus de l'horizon et la distance de ces astres entre eux, et au moyen de chronomètres ou simplement par le loch, la boussole, approximativement. Je suis encore employé à d'autres ouvrages : pour la distribution d'eau, de vivres, pour tenir le journal de bord du commandant ; j'apprends aussi à gouverner le navire, à faire des amarrages, à monter

dans le grément. Ce qui me donne une terrible besogne, c'est l'étude du flamand. Mes camarades le parlent couramment, et même l'anglais et l'espagnol. A côté d'eux j'ai l'air de tomber des nues. Mais, comme je travaille sans soucis, sans inquiétudes, je finirai par me tirer d'affaire dans ce dédale où je suis subitement jeté.

Le 17 mars, la brise devient variable, avec des intermittences de calme; nous louvoyons entre Calais et Douvres. La vue des deux côtes me ravit. Le temps est superbe, la mer magnifique, de nombreux navires nous entourent. Une de nos embarcations est mise à l'eau; je m'y embarque; nous allons à bord d'un bateau-pêcheur anglais où nous achetons pour un peu de tabac et d'eau-de-vie, une grande quantité de poissons. La brise s'élève, nous nous hâtons de revenir.

Le temps étant au beau, chacun est sur le pont, les passagers semblent enchantés de faire notre connaissance. M. Simon se chauffe aux rayons du soleil, mais il n'a pas encore le pied-marin comme le consul, M. Cloquet, et le commandant qui se promènent ensemble en causant tout haut de leurs voyages. Descendu du grément, quelqu'un fait remarquer à M. Simon que mes mains sont empreintes de goudron. — Quand il aura l'habitude de grimper, il ne les noircira plus pour si peu, dit-il en riant et en rougissant; — puis, pour me faire oublier qu'il vient de se moquer de mon excès de zèle à me tenir aux haubans, il tire son étui et m'offre un cigare.

Armée de dix petites caronades de 12 et de deux pièces de 6 en bronze, la *Louise* est peu imposante,

mais gracieuse et bien tenue, elle plaît et même elle inspire le respect; on comprend à son aspect qu'elle est montée par un équipage animé d'un excellent esprit. Pas n'est besoin de grands vaisseaux, de gros canons pour imposer, montrer avec honneur le pavillon, donner une idée avantageuse des hommes et des choses de sa nation. Un petit brick de la marine anglaise, l'*Arlequin*, vint un jour mouiller en rade de Syngapore au milieu de grands navires de guerre français et anglais. Tous les yeux étaient fixés sur lui. Joli, coquet, ardent; son grément et sa voilure admirablement proportionnés, orientés; manié savamment, habilement, intrépidement; ayant tout son monde au poste dans l'attitude et le nombre voulus, il cargua ses voiles et vint au mouillage avec une sûreté, une audace et en même temps une prudence qui excitèrent l'admiration de la population entière, européenne et indigène. Quelques instants après, lorsque le commandant vint à terre dans une embarcation, image du navire, qui lui-même est celle de sa nation, il fut accueilli avec autant de considération, de respect qu'un amiral commandant une escadre. En général, pour les habitants des pays lointains, le bâtiment de guerre est un objet d'art qui rayonne plus ou moins suivant la discipline, la valeur des hommes qui l'animent, c'est le représentant de la civilisation. On ne voit plus en lui, comme autrefois, un instrument de guerre odieuse, de conquête; cependant il inspire encore aux coupables, à ceux qui seraient tentés de mal faire la crainte salutaire du châtimement.

Dans la physionomie de notre équipage, une

chose me surprend, c'est qu'il est soumis et respectueux sans être craintif. Quand un homme est puni, frappé, jamais il ne pense à se venger; la rancune semble lui être inconnue. La punition ne l'humilie pas, ne l'amoindrit pas. Se sentant en faute, il se résigne à en subir les conséquences. S'il n'aime pas les coups, il aime la justice expéditive. Peu de jours après mon arrivée à bord, je fus témoin d'un fait qui m'impressionna vivement. M. Dufour, l'un de mes camarades, était de garde et m'enseignait sur le pont. Tout à coup des éclats de voix se font entendre. Nous accourons. Un matelot révolté menace de son couteau l'un des sous-officiers. Comme un éclair, M. Dufour se jette sur lui, le désarme et lui administre la plus belle leçon. La chose en resta là; l'ordre avait été rétabli, la justice était satisfaite, instantanément, beaucoup mieux par conséquent que par un conseil de guerre, auquel le matelot fut d'ailleurs heureux d'échapper. Pour couper court ainsi au mal, il faut déployer beaucoup d'énergie. On voit donc que, si l'abolition des peines corporelles est une excellente mesure au point de vue de l'humanité et pour empêcher le sentiment de dignité de disparaître chez le coupable, il est des circonstances où il convient de sévir sans délai, n'importe comment.

Le vent nous permet de sortir rapidement de la Manche. Nous voici en plein océan. Mais il menace de passer à l'ouest, de nous être défavorable. Un soir, il fraîchit, nous marchons lestement, toutes voiles dehors, la mer est belle, le navire tranquille.

Couché comme d'habitude vers 9 heures et demie, à minuit moins un quart, on vient m'éveiller; je dois me rendre sur le pont pour faire le quart. Je me lève. Mais le bâtiment se démène d'une étrange manière; à tout instant je me cogne; avec beaucoup de peine je parviens à m'habiller. C'est bien pis encore pour traverser l'entrepont; je m'accroche à tout, aux hamacs des matelots, que je pince, et suis jeté de babord à tribord, comme si j'étais ivre. Sur le pont, la danse est complète. Nous sommes en plein tempête, le navire est à la cape, il n'avance plus, ses voiles sont serrées, on n'a conservé que juste ce qu'il en faut pour n'être pas trop balotté. Le sifflement du vent, l'obscurité, les mouvements de roulis et de tangage, la mer déferlant sur le pont et mon inexpérience, mon impuissance à me mouvoir, m'irritent; je veux marcher quand même, me rendre à mon poste, auprès de mon chef de quart. Coup sur coup je tombe. J'entends des éclats de rire, chacun se moque de moi, les matelots aussi bien que MM. Swartz et Perleau. Ces rires me rassurent. Évidemment il n'y a pas de danger. Après avoir ri de mes maladresses, on m'encourage en rendant hommage à ma bonne volonté. Il n'en faut pas plus pour me donner de la hardiesse. La scène d'ailleurs me paraît grandiose, imposante; je vais à la barre, c'est-à-dire au gouvernail, examiner comment on dirige le navire, comment il se comporte, et l'état du ciel, de la mer. Peu à peu j'y vois, les objets, chaque partie du grément, m'apparaissent. Déjà je suis chez moi; chose étrange, je pense si peu au mal de mer que j'allume ma pipe.

La tempête, en mer, produit chez le marin de singulières impressions. S'il n'éprouve pas le sentiment de la crainte, il sent qu'on fait appel à ses énergies et se trouve disposé à la lutte. Sa prudence est aussi excitée que son courage. Rien de ce qui peut assurer son salut ne lui échappe, il a l'œil sur tout et à tout instant; prêt à prévenir, à réparer les avaries, les blessures occasionées par les éléments déchainés, pas un cordage ne peut traîner, pas un bout de voile, se montrer plus qu'il ne convient; aucun objet, en haut et en bas, sur le pont, dans le grément, dans l'entrepont, dans la cale n'est laissé à lui-même; si bien amarré, si bien fixé qu'il soit, l'œil, l'oreille ne le perdent pas de vue, ni chez le commandant, ni chez les officiers, les sous-officiers et matelots. Chacun veut voir par soi-même comment les choses se passent, contribuer au salut commun. Même lorsqu'on n'est pas de service l'on veille encore ou plutôt l'on s'occupe encore de ce qui se fait, des allures du temps, de la manœuvre, sans toutefois que ce sentiment persistant de qui vive empêche la tranquillité, et même de prendre des distractions, de s'amuser.

Il n'est pas toujours facile dans le mauvais temps de trouver des distractions, surtout à bord d'un petit navire comme le nôtre. Des mouvements violents et saccadés, dus à des coups de mer, se succèdent parfois au point que la moindre des occupations devient un travail fatigant. Pour m'exercer, avoir le pied-marin, et aussi pour comprendre notre situation, apprendre mon métier, pendant ces premiers jours de gros temps, je reste continuellement

sur le pont. Il en résulte que je ne pense pas au mal de mer. Cependant plusieurs, habitués à la mer, marins et autres, déjà font triste figure. Mes camarades ne disent plus que le mal de mer me fera faire des économies à la *gamelle* (ainsi se nomment l'administration, le service de notre petite table), car le chef de gamelle lui-même, M. Perlau, éprouve du malaise, n'a plus d'appétit; d'autres qui se moquaient également de moi, sont encore plus mal arrangés que lui. Un soir que le navire se livre à une terrible danse, descendu de quart, je me trouve seul pour souper, à l'heure habituelle. Le consul, M. Cloquet, qui aussi se porte à merveille, remplace mes camarades, s'attable avec moi. Au moment de commencer, où nous rions tous deux de leur position, où je me venge ainsi de quelques-uns de ceux qui s'étaient trop tôt appitoyés à propos de ma future maladie, le navire est enlevé par une lame et retombe ensuite avec violence. Tout notre souper est répandu, la table est vidée: thé, harengs, biscuits, haricots se promènent dans les chambres voisines. A notre tour de subir des quolibets. Nous ripostons en soupant quand même.

Le mauvais temps continue avec une persistance extrême; les vents soufflent du NO au SO; ce sont les coups de vent de l'équinoxe; nous nous trouvons dans le golfe de Gascogne, réputé pour ses gros temps, ses grosses mers, mais heureusement nous sommes loin des côtes, la *Louise* peut essuyer à l'aise la fureur des éléments. Cela dure ainsi pendant plus de trois semaines. C'est éreintant. Par moments, pendant quelques heures, le temps s'amé-

liore; on en profite pour faire de la toile, pour faire du chemin. La vitesse se mesure par le loch, espèce de petit bateau garni de plomb qu'on jette à l'eau et auquel est attaché un bout de corde qui se déroule à mesure que le navire s'éloigne de lui; la quantité de corde filée dans un temps donné fait connaître la vitesse; ordinairement on jette le loch toutes les demi-heures et plus souvent lorsque la brise et la marche varient beaucoup. Dans les embellies, chacun vient se sécher au soleil, c'est un épanouissement général; on remet tout en ordre, on fait la toilette de toutes choses, la réparation de tous les dégâts. Après un de ces rares moments de répit, un matin la mer et le vent redeviennent furieux. Pour soulager la mature, le perroquet est dégréé. Tout-à-coup l'un des matelots occupés à cette besogne tombe à la mer! Des hommes s'élancent dans une embarcation, que personne n'ose donner l'ordre de descendre, tant la mer est horrible. Cependant le matelot tombé lutte vaillamment, il se soutient sur l'eau. On lui jette une cage à poules en guise de bouée. Il ne l'atteint pas. Il est disparu.... Les poitrines sont oppressées. Chacun reste silencieux. Tout est dit.

Par le mauvais temps, l'état de santé de M. Simon s'est empiré. La maladie de poitrine dont il souffre se complique, d'autres organes semblent atteints. Pour lui faire donner les soins voulus, nous serons forcés de relâcher à Ténériffe. C'est vers cette île que nous nous dirigeons. Nous y renouvellerons nos vivres frais, épuisés déjà. Le temps s'améliore,



nous faisons bonne route. — En même temps que nous partions d'Ostende, un navire, le *Théodore*, frété pour transporter à Santo-Thomas les premiers colons et leurs approvisionnements, partait d'Anvers; nous espérons bien le rencontrer à Santa-Cruz de Ténériffe, pour faire route ensemble vers notre même destination.

Le temps s'embellit de plus en plus, nous respiront enfin. Un bien-être, un épanouissement général succèdent à la fatigue, aux ennuis des mauvais jours. Cependant quelques-uns des colons, MM. Delwarde et Tardieu particulièrement, sont inquiets, préoccupés de l'état de leur chef, des éventualités qui, par suite, menacent l'expédition. Un mois environ après notre départ d'Ostende, nous mouillons en rade de Santa-Cruz. Arrivés le matin de bonne heure par un temps couvert, l'aspect de l'île, à distance, nous a presque été dérobé. Pour la première fois, me voici hors d'Europe; naturellement j'ouvre de grands yeux. Les Canaries, appartiennent encore à l'Espagne; ces îles sont rangées parmi celles de l'Afrique. En effet, le sol y a la couleur marron, de minerai propre à la terre africaine, couleur toute différente de celle des terrains volcaniques ordinaires, des environs du Vésuve, par exemple. Cette apparence extraordinaire des terres africaines; l'aspect peu perfectionné de la végétation, des races d'animaux, m'ont souvent porté à penser que l'Afrique échappa au dernier cataclysme, à notre déluge.

Située par 28° de latitude, à la limite des vents alisés du nord-est, Ténériffe jouit d'un climat chaud

mais non excessif, car la vigne y est cultivée avec succès. Ouverte aux vents du sud, la rade de Santa-Cruz n'est pas toujours sûre; pendant l'hiver, les navires au mouillage sont parfois forcés de lever brusquement l'ancre, de s'éloigner, il ne convient pas de coucher à terre. Quoique cette saison soit déjà passée, on prend à notre bord des précautions qui ne sont pas inutiles, car maintes fois l'état de la mer et du vent nous empêche de communiquer avec la terre; il nous arrive assez fréquemment de débarquer au môle tout trempé. Santa-Cruz, résidence du gouverneur des Canaries, n'est pas une grande ville, mais elle est propre et son air d'aisance fait plaisir à voir. On se croirait dans l'Andalousie, près de Cadix, de Malaga. Le matin et le soir, avant et après la chaleur du jour, elle s'anime; je suis tout étonné du beau monde, des toilettes élégantes que nous admirons vers la brune, à la promenade principale, sur la grande place. De cette place, toute dallée, le regard se porte sur la rade, où le *Théodore* n'est pas encore arrivé.

Ici comme à l'église se rencontrent, l'éventail en main, de charmantes et gracieuses femmes réalisant le type de l'Espagnole dépeint dans les ballades, les chansons.

A peine fûmes-nous au mouillage que M. Simon fut débarqué et installé dans le principal hôtel, sur la place, devenue ainsi notre lieu de réunion.

Il faut avoir visité les pays chauds pour comprendre l'influence exercée par le site, la nature, sur notre organisation, nos pensées, nos actions. Vivant facilement, dans une atmosphère parfumée,



caressante, pleine de voluptés, l'homme se dépouille de l'avidité des richesses, il devient à la fois plus sensuel et moins matériel ; plus sensuel par l'activité qu'imprime à ses organes un soleil éclatant animant d'une vie extraordinaire la nature où il se meut ; moins matériel en se débarrassant de l'âpreté au gain, âpreté destructive des sentiments poétiques, élevés, et qui résulte de la lutte imposée aux peuples du Nord pour réagir contre leur situation. Cette lutte procure à ces peuples les bienfaits d'une civilisation avancée, mais qui multiplie des besoins dont l'homme est esclave ; en effet, le développement de l'intelligence, le progrès, est en raison du développement des énergies, lequel découle des conditions d'existence, des obstacles à vaincre, de la nécessité. La civilisation donc doit s'avancer sans cesse vers le Nord ; malheureusement, malgré ses merveilles, elle dessèche le cœur, nous sommes atrophies.

Le fameux Pic semble près du mouillage ; son sommet est presque toujours caché par des nuages. Quelques-uns d'entre nous en font l'ascension. Je suis trop occupé, j'ai trop à apprendre, ma bourse est trop mal garnie pour que je puisse me permettre ce luxe, cette distraction. Par contre, je fais souvent avec mes camarades des courses aux environs de la ville. Dans une de ces pérégrinations, nous trouvons une grotte habitée par une nymphe dont le mobilier, qui a bonne mine, provient, dit la jeune divinité, des sentiments éprouvés pour elle par un marin célèbre par sa naissance et populaire par son caractère, pendant une relâche d'un navire de

remis de leurs émotions, pour les administrés. Mes camarades me soignent de mains de maître, par des plongeurs, des noyades, des aspersions à m'étouffer. Je rends la pareille à ceux qui me suivent, car je suis exécuté le premier et tous les novices y passent, le consul lui-même subit la loi commune et M. Simon s'y conforme aussi en se faisant imprégner la tête d'eau salée. Couché dans un cadre suspendu dans le salon du commandant, de loin il assiste à la scène, on a laissé à cet effet la porte de l'entrée des chambres de l'arrière ouverte; le bruit d'ailleurs ne paraît pas l'incommoder. Le tribut à Neptune et à Amphitrite payé, les noces et festins commencent; l'état-major, les principaux passagers dînent ensemble; on fait largesses à tout l'équipage; il n'y a pas d'inquiétude à avoir, le temps est splendide, la mer ravissante; cependant un officier et quelques hommes de quart veillent à leur poste comme d'habitude. — On ne doit jamais se laisser complètement entraîner.

Pour apprendre la partie manuelle de mon métier, je travaille ordinairement avec un matelot nommé Twisselmans; avec lui, je vais au gouvernail et dans le gréement. J'apprends aussi l'exercice du canon; de dernier servant, peu à peu je deviens chef de pièce et finis par commander. Déjà j'ai le pied-marin. Je puis prendre en tous temps des observations, la hauteur du soleil, la hauteur méridienne, pour calculer la latitude. Mais il m'arrive souvent de me tromper dans les calculs les plus ordinaires, dans l'emploi des logarithmes, et je suis tout étonné de la facilité, de la rapidité et de la justesse avec

lesquelles mes camarades déterminent chaque jour la situation du navire, ce qu'on nomme le point à midi. Afin de me faire progresser davantage, on me place comme second de quart avec M. Dufour, qui prend plaisir à m'enseigner. Pour les officiers, il y a trois quarts; chacun d'eux fait un quart de jour et un quart de nuit. Le quart est de quatre heures. L'équipage se divise en deux bordées. Une bordée est employée aux manœuvres du quart; dans les grandes manœuvres, dans les manœuvres générales seulement, tout l'équipage est employé. L'autre bordée est occupée, pendant le jour, aux nombreux travaux du bord, aux mille et une réparations, installations, vérifications, aux exercices; pendant la nuit, les hommes se reposent dans leurs hamacs, suspendus dans l'entrepont, de sorte que quand les Tribordais sont de quart, les Babordais sont couchés et réciproquement. La nuit, pour les matelots, commence à huit heures et finit à six heures; elle est donc de dix heures et chacun d'eux se repose pendant cinq heures; pour les officiers, elle est de douze heures (de huit heures à huit heures), et le repos, de six heures. L'appel au quart, quand on est bien endormi et que le temps est bien mauvais, procure une sensation fort désagréable parfois, — lorsqu'on s'était couché par de très beau temps, par exemple.

Huit jours environ après notre départ de Santa-Cruz, M. Simons s'éteint, sans souffrance; quoique prévue, sa fin nous frappe douloureusement; chacun fait son éloge, l'éloge de son courage, de ses vertus. D'une nature trop droite, d'un caractère trop élevé

pour partager les sentiments du monde, la haine de l'égoïsme, du matérialisme le jeta dans des luttes où il fut brisé. Plus grand encore par le caractère que par le savoir, il semblait une anomalie pour notre époque, tenir de l'antiquité. Son buste en marbre qui se trouve dans la salle d'attente du Nord, à Bruxelles, exprime parfaitement sa physionomie, son individualité. Malgré ses grandes qualités, Simon n'était cependant pas capable de fonder une colonie, de diriger notre expédition. Aussi semblait-il avoir accepté cette mission pour fuir le monde et chercher, dans l'étude d'un projet de communication entre les deux Océans, à l'isthme de Panama, une diversion à ses nombreux soucis. Quoiqu'il eut beaucoup souffert, il ne s'était jamais véritablement trouvé aux prises avec la fatalité; n'ayant pas été courbé par le destin, il n'était pas assez trempé et ne connaissait pas les hommes d'assez près pour supporter leur mille et une défaillances et vaincre tous les obstacles qui s'opposent à un grand but. Étranger d'ailleurs aux mœurs, aux habitudes des pays tropicaux, des colonies, il courait au-devant de mécomptes, sans avoir étudié les moyens de les éviter, d'en atténuer les effets.

Le corps du défunt, recouvert d'un pavillon national, est déposé sur le pont, à l'arrière, où les factionnaires le veillent jusqu'au moment des derniers honneurs. A ce moment, le navire est mis en panne, le pavillon est mis en berne; l'équipage et les passagers, en grande tenue, sont rangés autour de la dépouille mortelle; chacun se découvre; l'officier d'administration, M. Wolter, lit les prières des

morts; M. Tardieu prononce un discours d'adieu. Tous les yeux sont mouillés. Quand le corps, un boulet aux pieds et enveloppé des couleurs nationales, glisse lentement sur la planche posée sur un seuillet de sabord, le canon retentit.

Nous approchons des Antilles. Le vent, toujours favorable, nous fait marcher rapidement. Nos calculs nous placent près de terre; bientôt en effet, la terre est signalée devant : c'est la Guadeloupe, c'est Antigoa, l'une colonie française, l'autre colonie anglaise. A part quelques navires, la plupart aperçus de loin comme des points blancs sur l'horizon, depuis plus de quinze jours nous n'avons sous les yeux que le ciel et l'eau; aussi la vue de ces fles, les premières de l'Amérique, nous impressionne-t-elle profondément, les novices comme moi particulièrement. Nous passons entre elles, loin de la Guadeloupe, près d'Antigoa, dont nous distinguons la végétation, les habitations. A l'aspect de cette nature luxuriante, toute inondée de soleil, un monde de sensations nouvelles s'élève en moi, je me sens transporté; j'aspire avec ivresse cet air embaumé de parfums suaves; du regard je dévore ces rivages caressés par les vagues limpides. En face de ces monts dessinant sur l'azur des cieux leurs lignes imposantes, notre navire semble bondir d'aise sous l'impulsion de ses voiles hautes. Pour l'équipage aussi, c'est jour de fête; coquettement, tout de blanc habillé, en toilette de dimanche et perché un peu partout, il admire en silence.

Quelques jours après, la brise faiblit, le calme

survient. Des dorades se jouent dans nos eaux. Rien de plus joli que ce poisson qui, comme un caméléon, change de couleur suivant ses mouvements, la manière dont le frappe le rayon solaire. Nous parvenons à en prendre un à l'hameçon. La dorade est un poisson excellent, mais elle doit être mangée fraîche; celle-ci est superbe et fournit tout un plat à la table du commandant, à celle des officiers, à la nôtre. Le lendemain, ce sont des requins qui rodent autour du bord. Vite un hameçon garni d'un gros morceau de lard et fixé à une petite chaîne attachée au bout d'une ligne ou cordage, est lancé à la mer. De petits poissons qui toujours entourent le requin et le guident, nommés pour cette raison pilotes, l'ont aperçu, ils accourent. Le monstre les suit, et sans hésiter, en une fois il avale l'hameçon; il est pris, on le hisse, mais, au moment d'atteindre le bord, il retombe. La ligne est de nouveau jetée à l'eau. Avec la même voracité il se jette sur l'amorce; hissé de nouveau, pendant son ascension il reçoit un coup de feu du commandant, et retombe encore. Enfin une troisième fois et comme si rien ne s'était passé, il revient à la charge; mais cette fois, il est bien à nous. Hissé, il frappe le pont d'une terrible manière; quand l'hameçon est enlevé, il se blottit sous une pièce de 6, qu'il soulève dans ses soubresauts. On lui coupe la queue, puis la tête; longtemps après cette opération, il donne encore signe de vie. Le requin, on le sait, n'est pas mangeable.

L'accalmie passée, la *Louise* reprend sa route. Nous longeons les grandes fles, Saint-Domingue, la Jamaïque, mais à trop grande distance pour les

apercevoir. En général, on évite d'approcher de terre quand on n'y est pas forcé, parce que, dans ce voisinage, les navires sont sujets à des accidents, à des retards provenant de courants, de calmes, etc., que l'on y rencontre souvent.

Quoique je continue à apprendre mon métier en travaillant avec Twisselmans et de toutes manières, cependant comme on me laisse faire et que je suis un peu gâté par chacun, étant seul dans cette sorte de noviciat et plein de bonne volonté du reste, il s'en faut que je me donne toute la peine nécessaire pour avancer le plus rapidement possible. Je ne suis pas de ces natures que le besoin de se distinguer domine, fait briller; si j'éprouve de l'ardeur pour le travail, le désir de progresser à la fois en toutes choses m'énerve, m'arrête. Pour réussir en ce monde, il faut être spécialiste. Quand je travaille, c'est uniquement par nécessité, par besoin de sauvegarder ma dignité, mes intérêts. Ce mobile ne suffit pas pour développer en nous les énergies, les facultés, pour s'élever. Celui qui n'est pas excité par l'ambition, l'amour-propre, la gloire, excité par la possession d'aptitudes, de dons particuliers ou par des succès dus à des circonstances souvent fortuites, restera toujours ici bas un homme ordinaire. Déjà donc je prends peu à peu l'habitude d'aimer mes aises et me sens presque incapable de réagir contre cette tendance, qui finirait par m'aliéner les nombreuses sympathies dont on m'entoure, si un petit événement ne survenait à propos pour les retremper en me montrant sous un jour moins défavorable. Vers la fin de notre traversée, près de

terre, une nuit le temps devient orageux. Tout à coup le vent s'élève avec furie, le tonnerre retentit, des éclairs répétés sillonnent les airs. A l'appel fait aux matelots endormis, tout l'équipage est bientôt sur pied. Debout immédiatement, sur l'ordre de serrer les voiles, je m'élance et j'arrive des premiers sur la vergue, à mon poste, où j'encourage les hommes de mon mieux. Le lendemain, j'avais de nouveau reconquis les bonnes grâces de chacun.

Il faut avoir assisté à l'un de ces orages si fréquents dans l'Amérique centrale pour se faire une idée de leur vacarme effroyable, flamboyant. A l'époque où nous sommes, ils se répètent presque chaque jour ou plutôt chaque soir, car la matinée est ordinairement belle, le soleil resplendit jusque vers quatre heures. A notre entrée dans le golfe de Honduras, un peu en dehors de la baie de Santa-Thomas, où nous arrivons le soir, nous n'avons que le temps de venir au mouillage, de serrer lestement nos voiles, pour recevoir à l'aise le plus infernal tintamarre qui se puisse entendre. Dans ces orages, heureusement, la force du vent est rarement en rapport avec le tapage; le tonnerre retentit dans les montagnes, dont les échos redoublent la violence, mais sans faire grand mal. Cette fois, la foudre tombe près du bord, suivie d'un torrent de pluie.

Le pilote indigène, embarqué un peu avant de venir au mouillage, nous conduit le lendemain à Santo-Thomas. Pour y arriver, la *Louise* est obligée de courir quelques bordées, de louvoyer, ce qui nous permet d'examiner de près ce golfe silen-

cieux, inhabité, à la végétation extraordinaire. La côte de gauche est basse, presque à fleur d'eau et entièrement déserte. Celle de droite a une certaine élévation ; nous y distinguons l'entrée du *Rio Dulce*, rivière navigable pour de légers bâtiments seulement et qui conduit au lac du même nom où se trouve *Isabaal*, petite ville de Guatemala, la plus rapprochée de notre futur établissement ; un peu plus loin, sur cette même côte, on voit *Lévingstone*, petit village guatemalien fondé par un citoyen des États-Unis ; puis *Sainte-Marie*, où se trouvent quelques huttes. Pour entrer dans la baie de Santo-Thomas, on doit prendre des précautions, éviter des bancs, mais quant à l'entrée même, elle est d'un facile accès ; partout il y a suffisamment d'eau. La baie est splendide, sûre, commode, de forme circulaire, d'un diamètre d'environ deux lieues et fermée par un goulet d'un quart de lieue tout au plus. Du mouillage où nous arrivons vers la brune, on aperçoit sur le bord de la baie les embouchures de plusieurs rivières, ainsi que celle d'un torrent desséché à cette époque de l'année, le *Rio Seco*, et, dans le fond, à droite de Santo-Thomas, un ensemble de collines dont la plus proche, qui peut avoir une centaine de mètres de hauteur, se trouve en moyenne à un millier de mètres du rivage ; les autres montragnes possèdent en général une élévation proportionnelle à leur éloignement.

● De loin, en dehors du goulet, nous voyons un navire à l'ancre devant Santo-Thomas ; c'est le *Théodore*, qui nous a devancé. Des embarcations s'approchent ; elles sont remplies de nouveaux colons

ils nous saluent et chantent en chœur : la *Brigantine*, cet air si connu. A leur joie de nous voir succède la tristesse, lorsqu'ils apprennent le motif de notre retard, notre relâche à Ténériffe, la mort de leur directeur. Heureux cependant de notre arrivée, ils nous disent les difficultés que rencontre leur installation, le pénible défrichement auquel ils doivent se livrer, et le peu de moyens en leur possession pour vaincre ces difficultés. Tout en admirant les beautés de la nature, en rendant hommage à la magnifique situation choisie pour l'établissement, ils se plaignent du défaut d'organisation de l'entreprise, du manque de prévoyance et espèrent en nous pour les tirer d'embarras. Notre mission n'est pas de les aider dans ces mécomptes, mais de leur apporter l'appui moral nécessaire pour donner de l'autorité à leur chef et le mettre à même de nouer des rapports avec les populations voisines.

Le lendemain, dès l'aube, tout le monde à bord est sur pied. Ce moment est d'un charme inexprimable, véritablement enchanteur dans les pays tropicaux, où le crépuscule existe à peine. On se sent vivre avec force; l'air est semé de parfums; la nature retrempee, semble s'animer pour s'ébattre aux feux du soleil.

Immédiatement on installe à bord les diverses branches du service de port. Les embarcations sont mises à l'eau, leurs équipes sont organisées. La chaloupe, grée et munie de petits barils, est prête pour aller à la voile, afin de renouveler notre provision d'eau; je suis chargé d'accomplir cette corvée. Il faut, à cet effet, que je remonte, à une assez

grande distance pour que l'eau ne soit pas du tout salée, la rivière située au nord-ouest de la baie. Nous partons après le déjeuner, vers neuf heures. La largeur de cette rivière, à son embouchure, est un peu plus grande que celle de la Senne à Bruxelles, mais elle se rétrécit bientôt; une végétation envahissante l'enlace en quelque sorte et forme de distance en distance des berceaux aux formes variées, pittoresques; nous sommes obligés d'avancer à l'aide de pagaies, les avirons étant trop longs. Cette végétation si extraordinaire et si embaumée qu'elle soit, n'est pas ce qui m'étonne le plus. Un vacarme infernal composé de tous les milliers de bruits d'une nature s'agitant formidablement sous l'impulsion d'un soleil qui, dans la plante, fait monter la sève avec ivresse et, dans la bête, produit la passion, me jette dans le plus étrange émoi. Ne sachant à quoi l'attribuer, je regarde partout pour en chercher la cause. Peu à peu seulement je me rends compte du nouveau monde où je me trouve. Des oiseaux de toute espèce, depuis les oiseaux-mouches jusqu'aux perroquets, et des animaux de toutes sortes, les singes surtout se livrent à un sabbat comme on n'en voit nulle part ailleurs. C'est la forêt vierge!... Après avoir navigué quelque temps au milieu de cette orgie, ayant trouvé l'eau tout à fait douce, je m'arrête et, pendant que mes gens remplissent les barils, je veux débarquer; mais pour ce, j'éprouve des difficultés inattendues; des racines, des branches d'arbres forment une espèce de voûte, d'arceau sur lequel je marche en trébuchant pendant dix minutes, avant de pouvoir mettre enfin pied à terre.

Quoique le soleil soit presque au zénith, les ombrages procurent une douce fraîcheur. Par contre, en revenant à bord, au sortir de la rivière, la chaleur est extrême. Heureusement la brise de mer s'élève et fraîchit même suffisamment pour nous permettre d'employer nos voiles. — On sait que, par suite de l'inégalité dans la vitesse d'échauffement et de refroidissement de la terre et de la mer, il se produit sur les côtes des contrées tropicales, des brises régulières que l'on appelle brises de terre et de mer, à cause de leur direction ; la première commence le soir, après le coucher du soleil ; la seconde, un peu avant midi, et jusqu'à ce qu'elle se soit produite, dans le changement de brise règne un calme brûlant, qu'elle vient amoureusement dissiper.

Dans un de nos voyages à la rivière nord-ouest, l'après-dîner, vers 4 heures, pendant que les matelots remplissent d'eau les barils, la pluie nous surprend, une pluie d'orage, chaude, drue, de courte durée. Cette pluie donne instantanément naissance à des milliers d'insectes, à des éphémères probablement, si innombrables et si incommodes que nous sommes obligés de revenir immédiatement à bord avec nos barils à moitié remplis seulement. Ils pénètrent partout, dans les yeux, le nez, la bouche, les oreilles ; c'est à devenir enragé ; nous n'osons plus parler ; silencieux, nous regagnons la *Louise*. Nous avons encore bien d'autres désagréments ! L'ennui causé à quelques-uns d'entre nous par les moustiques, la vermine des plantes, du feuillage est vraiment incroyable. Les moustiques exercent leur

ravage la nuit, piquent à travers le pantalon, la chemise; leur bourdonnement irrite, agace et, chose étrange, plus on est agacé, irrité, plus ils s'acharnent contre vous; heureusement, comme je ne suis pas encore devenu nerveux, je conserve mon calme, ils me laissent parfaitement en paix. Quant à la vermine, c'est différent; on ne peut guère aller dans la forêt, fouler l'herbe sans qu'elle s'attache à vous; comme on ne porte ici que des vêtements blancs, de toile ou de coton, on la voit courir sur eux, sur le bas du pantalon principalement. Après chaque excursion, rentré chez soi, il convient de passer une sévère inspection, de lui faire la chasse; on la détruit par l'ammoniaque, l'alcool; lorsqu'on veut la saisir, souvent elle se dérobe en entrant dans la peau. Disant notre admiration pour les splendeurs de la nature dans ces régions si complètement différentes des nôtres que l'on se croirait sur un autre globe, nous sommes obligé, pour être sincère, de mentionner aussi ce que l'on appelle vulgairement le revers de la médaille. Il ne faut jamais créer d'illusions.

Une partie dans la forêt est projetée entre les officiers et passagers de la *Louise*. Nous débarquons à Santo-Thomas même, en remettant notre visite aux colons à un autre moment. Armés chacun d'un briquet, d'un sabre d'équipage, et plusieurs, de fusils, nous nous frayons un chemin, ce qu'on nomme une *picadure*, en taillant à droite et à gauche les petites branches d'arbres et d'arbustes qui nous gênent. Bientôt nous arrivons au *Rio Seco* et là un spectacle grandiose s'offre à nos yeux, mais tout à coup l'un

de nous crie : « Un serpent ! » En effet nous apercevons sur l'autre bord du torrent en ce moment tout à fait à sec, un serpent à moitié dressé fixant sur nous les yeux. Le consul l'ajuste, fait feu; nous nous élançons et, ô prodige de l'élan, nous le frappons de stupeur et le taillons en pièces sans qu'il bouge, poussés par une espèce de diable au corps. Le consul ne l'avait pas atteint. Ce serpent, de plus d'un mètre de longueur, avait presque la grosseur du bras.

Le *Rio Seco* forme dans la forêt une sorte de trouée, de route, d'une vingtaine de mètres de largeur en moyenne, route qui a l'avantage de laisser toutes choses à leur place, dans leur état sauvage. Ses galets arrondis, en retardant la marche, semblent vous forcer de contempler la beauté d'une nature incomparable. D'immenses arbres droits comme une flèche; d'autres, énormes, aux formes les plus variées, entassés parfois l'un sur l'autre, les petits descendant des grands pour se fixer en terre, comme les lianes; dans leur sein de splendides orchidées aux parfums suaves, aux couleurs élégantes et variées; un feuillage luxuriant, les feuilles poussant au bout d'autres feuilles, toutes rivalisant de vie, d'éclat; des palmiers de toutes sortes, des bananiers, des cocotiers; des bois de rose, d'acajou, d'ébène, les bois les plus rares, les plus précieux; à côté du teck, bois de fer, la tendre sensitive se dérochant à notre approche. Dans cette végétation animée d'une dévorante, d'une colossale ardeur, mille oiseaux mouches grands comme des papillons se jouant autour de vous; de grands aras perchés



sur les hauts cimes, des bandes de perroquets d'un bruit étourdissant; çà et là des singes aux grimaces et aux bonds plaisants, et des animaux de toutes sortes la plupart inconnus pour nous, oiseaux, reptiles, quadrupèdes et autres; — tout ce monde nouveau, étrange, bruyant, prodigieux, gigantesque, me cause une émotion inexprimable, des étonnements sans fin. Nos chasseurs tirent quelques coups de feu, mais l'oiseau qu'ils atteignent tombe ordinairement dans un fourré si épais qu'il est impossible de l'en retirer; aussi renoncent-ils bientôt à troubler davantage la vie solennelle et sauvage de ces solitudes.

A notre retour de cette excursion, nous visitons Santo-Thomas où déjà les colons ont commencé le défrichement et élevé quelques maisons en planches, maisons construites en Belgique et embarquées démontées à bord du *Théodore*, entre autres leur magasin général dont M. Casse, d'Anvers, est le directeur, et les cabanes de MM. Debasse et Leray, de Tournay. Ces messieurs ont à leur lit des moustiquaires qui les abritent contre les piquûres des insectes, mais ils se plaignent de ne pouvoir se garer contre certains visiteurs importuns, tels que crapauds, scorpions, tarentules et même des serpents. On se fait à tout. Une petite église fort gentille où quelques jours après nous assistons tous à un service pour le regretté M. Simons, s'élève à une certaine distance du rivage. D'un autre côté, nos charpentiers et quelques-uns de nos matelots travaillent à installer le consul, M. Cloquet. Les colons nous reçoivent à merveille, trop bien même, car pour ma

part je sacrifie avec eux si bien à Bacchus en faisant honneur à une délicieuse salade formée d'ananas, de vins blancs et autres spiritueux que je m'attarde, et suis forcé de passer la nuit sur un canapé du *Théodore*. Mes nouveaux amis, quelques-uns des colons qui y couchent encore, m'accompagnent à bord de ce navire, mouillé plus près de terre que la *Louise*; je termine ma journée en faisant la connaissance du capitaine Dhont et des officiers du bâtiment.

L'ananas et la banane de Santo-Thomas sont réputés et à juste titre. Nulle part je n'en trouvai de plus exquis. L'ananas de Singapoore, la banane de Manille, si renommés, ne les surpassent pas. Ceux qu'on se procure à Londres, au marché de Covent-Garden, et en Amérique, à New-York, même dans les meilleurs moments, immédiatement à l'arrivée des steamers, ne possèdent ni leur parfum frais et suave ni leur suc savoureux, abondant.

Le climat de Santo-Thomas est brûlant et humide, il possède les conditions propres à produire une surabondance de vie végétative. De novembre à avril, saison de pluies continuelles, le climat est tempéré; de mai à octobre, la chaleur est extrême et la fréquence des orages y remédie peu. De temps en temps s'élèvent de forts vents du nord, lesquels engendrent des fièvres, des fièvres pernicieuses qui, sans exercer dans l'organisme des ravages bien apparents, occasionnent parfois la mort en quelques jours. Pour résister à ces fièvres, à cette influence délétère, il faut une constitution solide, du bien-

être, des habitudes d'ordre et surtout une force morale peu commune. Sans ces conditions essentielles, l'européen se sent bientôt miné par la fièvre; alors il contracte aisément une de ces maladies des pays chauds, dyssenterie ou autres, si souvent mortelles. Beaucoup de nos colons succombèrent ainsi, pour pour n'avoir pas contracté des habitudes d'ordre, ou par un défaut de bien-être, de ressources, dû à l'imprudence, à l'inexpérience des hommes appelés à diriger l'entreprise, la tentative de colonisation. La sobriété, se garer contre les excitations est ici indispensable; cependant, dans certains cas, une secousse faite à point retrempe, chasse le marâsme, l'énervement, détruit les germes de maladie. — A mon premier voyage dans l'Inde, en revenant de Manille, je fus atteint d'une petite fièvre qui lentement commençait à me miner. Heureusement nous vinmes au mouillage non loin de Batavia, où l'on envoya le second, M. Hoed, recueillir des renseignements sur Belges naufragés. M. Hoed fut accompagné de plusieurs officiers, dont je fis partie. Nous fûmes si bien accueillis par nos compatriotes habitants de Batavia, qu'en revenant à bord, officiers et matelots se trouvèrent incapables de naviguer, de retrouver le navire; l'aspirant qui dirigeait l'embarcation la mit à l'ancre, sous le vent d'une des îles de la rade, où nous passâmes la nuit tous profondément endormis malgré un temps pluvieux. Cette secousse me fit le plus grand bien; quoique je ne me fusse pas plus ménagé que les autres, la fièvre le lendemain m'avait entièrement quitté. — La population de Santo-Thomas se réduit aujourd'hui à

quelques personnes ; la plupart sont des émigrés de la partie sud des États-Unis, arrivés à la suite de la dernière guerre ; de tous les colons de notre première expédition, M. Esmingeau seul s'y trouve encore. Je l'y revis à mon deuxième voyage, en 1853. Vivant dans les conditions hygiéniques décrites ci-dessus, il était en parfaite santé, aussi robuste qu'autrefois. Un de nos amis, M. Julien Deby, qui visita aussi Santo-Thomas à diverses reprises, nous assure avoir retrouvé récemment M. Esmangeau aussi vaillant et aussi bien portant que jamais. Le climat n'est donc pas mortel. Seulement, il faut le comprendre, pouvoir se soumettre à ses lois, aux prescriptions qui découlent de sa nature.

C'était un comptoir commercial, un centre d'échanges qu'il eût fallu créer à Santo-Thomas et non pas une colonie agricole. Le défrichement, la culture, pour des blancs, ne sont pas possibles dans un pareil climat. Ils pouvaient être l'objet accessoire, mais pas le but principal à réaliser.

La population indigène du Guatemala, qu'on aurait pu employer en la payant bien, possède des habitudes sauvages, un besoin de liberté qui la rendent impropre à la vie agricole. Pour réussir, il eut fallu disposer de capitaux suffisants et suivre une autre voie : utiliser les indigènes au déboisement de la première colline, sur laquelle tout d'abord on devait s'établir pour échapper aux miasmes, à l'humidité ; puis à la construction d'un bout de route de quelques lieues seulement qui, avec la partie de la rivière *Montagua* navigable, eussent permis de communiquer à peu de frais,

directement, vers la ville de Guatemala même, d'opérer un commerce d'échange des plus productif, s'étendant peu à peu à toute la côte, à toute l'Amérique centrale.

Notre insuccès à Santo-Thomas provient de ce qu'on voulut y établir une colonie agricole.

On voulut établir une colonie afin de revendre des terres achetées à bon marché, pour spéculer.

De grands seigneurs allemands, afin de rétablir leur fortune plus qu'ébréchée, firent cette spéculation. Par eux, des hommes de science qui n'étaient jamais sortis de leur pays, des Belges, fonctionnaires du gouvernement, explorèrent la contrée et publièrent sur cette exploration des rapports élogieux, dont on put tirer tout ce qu'on voulait. Soumis à de hautes influences, éblouis par la poudre aux yeux jetée à profusion par des mains aristocratiques, poussés d'ailleurs par le désir de doter la Belgique d'une colonie, d'une source nouvelle de prospérité, de sécurité, la plupart de ces explorateurs virent tout couleur de rose, et le public vit comme eux. Sans son espèce d'antipathie pour les tentatives aventureuses, pour l'émigration, et le bon sens qu'il montra en se méfiant de ce qu'un port aussi beau que celui de Santo-Thomas était encore délaissé, le public eut été dupe complètement, la spéculation eut pris des proportions très grandes et notre désastre également. Le rapport défavorable du commandant de la *Louise*, d'un homme à même de renseigner, par son expérience, sa connaissances des colonies, des contrées de l'Amérique centrale, contribua à maintenir cet état de méfiance, à éviter de

plus grands maux. Si la Belgique avait eu plus de foi dans sa petite marine militaire, le gouvernement n'eut pas accordé son patronnage à une spéculation de cette nature, ou bien il l'eut accordé à bon escient, en forçant la spéculation d'être raisonnable, de se borner à vouloir le possible, l'honnête. L'esprit d'entreprise, les grandes opérations, et les débouchés lointains nous font défaut, ne sont pas à notre portée, parce que nous n'avons pas voulu de marine, d'un corps savant par l'expérience autant que par la science, à même de fournir à l'industrie privée les hommes et les connaissances nécessaires pour fonder et diriger non pas des colonies, le temps des colonies est passé, mais des centres libres d'émigration, des comptoirs, etc. Craignant de courir les aventures; possédant par son sol, sa situation, de grandes ressources naturelles, la richesse; aimant d'ailleurs, comme tous les riches, à prendre ses aises; habituée en outre à ne pas se préoccuper de l'avenir, la Belgique trouve mille prétextes pour combattre l'idée qu'une marine peut lui être utile, lui est indispensable. Cette institution se réduit, pour les uns, simplement à une aggravation des dépenses militaires; pour les économistes, c'est une exception inadmissible à la règle, à la pratique du laisser faire et du laisser passer absolu; d'autres la condamnent en niant le besoin de débouchés directs, de relations commerciales fondées par des nationaux. Les hommes d'État, eux, qui devraient comprendre son importance, mettre en relief son action sur les intérêts généraux, trouvent plus commode de ne pas s'en occuper, d'accorder la priorité aux

questions relatives aux intérêts particuliers, aux intérêts du moment; ils craignent du reste de se hasarder sur un terrain qui n'est pas le leur, et sont trop liés par le parti auquel ils appartiennent, pour réclamer des sacrifices en vue d'assurer l'avenir. Voilà pourquoi, comment la Belgique méconnut sa petite marine militaire, paralysa son industrie maritime, se montra ingrate envers un corps d'officiers dévoués, méritants. Éclairée, prévenue par eux, dans l'affaire de Santo-Thomas et dans d'autres, l'opinion ne prit pas garde à leurs avertissements. Quand survinrent les mécomptes, elle leur témoigna une défaveur, une déconsidération injustes, la marine pâtit de fautes qu'elle avait tout fait pour prévenir et fut supprimée.

Souvent, dans mes voyages, j'éprouvai le désir d'émigrer, de me fixer dans les contrées que je visitais, où je me trouvais séduit par les charmes qu'offrent, à mon besoin d'indépendance, de liberté, des mœurs et une facilité de satisfaire à des exigences d'ailleurs peu nombreuses de la vie, facilité que l'on ne rencontre pas chez nous. Dans l'Amérique du Sud, au Brésil, à Sainte-Catherine; au Rio de la Plata, à Montévidéo, Buénos-Ayres; à l'île Maurice, et même dans l'Inde, dans certaines parties de Java et des Philippines, ce désir s'est produit parfois si vif, si profond, que si j'avais pu obtenir l'autorisation d'y rester, je ne serais pas revenu au pays. Jamais il ne me vint à l'esprit de vouloir me fixer à Santo-Thomas où, comme à la côte d'Afrique, au Sénégal, à la Gambie, au Rio-Nunez, et malgré les magnificences d'une nature qui l'éblouit, l'homme

se sent soumis à des influences pernicieuses insaisissables, qui l'empêchent de penser sérieusement à l'émigration.

Notre séjour à Santo-Thomas fut très court, d'environ une quinzaine de jours, tout à fait insuffisant. Pour être effectivement utile aux colons, le gouvernement aurait dû avoir constamment ici ce qu'on nomme des stationnaires, des bâtiments dont le service eut consisté à surveiller réellement l'entreprise, à garantir contre les mécomptes, à empêcher le découragement. Quand le pouvoir patronne une opération, il doit le faire efficacement. Le matériel de la marine se composait alors de canonnières seulement ; la *Louise* était son unique navire de mer ; ce navire, spécialement destiné à protéger la pêche dans la mer du Nord, à venir en aide à nos pêcheurs, ne pouvait par conséquent pas stationner à Santo-Thomas. Pour remplir ce service, il eut fallu employer deux petits bâtiments d'un tirant d'eau de 9 à 10 pieds, plus légers encore que la *Louise*, qui, en se releyant, eussent à peu de frais, facilement, parcouru tous les points du littoral avec lesquels la colonie devait communiquer, pour ses approvisionnements, ses échanges, etc. C'est un préjugé et un préjugé généralement répandu de croire qu'il faut des frégates et des vaisseaux pour protéger les colonies. De nos jours les colonies se soutiennent par elles-mêmes, elles ont leurs troupes à elles, et jusqu'à leur marine. Ce qu'il faut aux colonies, ce sont des bâtiments de guerre légers mais nombreux et maniables, capables de remonter les rivières, d'en-

trer dans les ports où l'eau est peu profonde, afin de faciliter les relations, de maintenir l'ordre, d'assurer la sécurité. Un aviso, un brick ou une goëlette bien tenu, bien armé, bien équipé, dont les officiers et l'équipage, à la hauteur du progrès, de leur position, sont doués de l'énergie morale qu'ils doivent posséder, produit dans ces contrées lointaines le même effet qu'un vaisseau, une frégate; tout comme eux, il représente son pays, la civilisation, et relève le moral de ceux dont les yeux s'attachent au passé, à la mère-patrie plus qu'il ne convient, qui se trouvent ainsi dans l'énervement.

Lorsque les colons apprirent notre prochain départ, beaucoup demandèrent à revenir avec nous. L'esprit d'entreprise est faible en Belgique; dans les tentatives un peu aventureuses, d'insignifiants mécomptes produisent bientôt le découragement. Alors les imaginations s'exaltent, les moindres fautes prennent des proportions gigantesques, le discrédit affaiblit les natures les mieux trempées, finit par les abattre, par les paralyser entièrement. Dans la situation dont il s'agit, les craintes étaient fondées, il y avait lieu pour les colons de chercher à se repatrier, nous le reconnaissons pleinement. La plupart d'entr'eux avaient acheté des terres qu'ils espéraient cultiver; or, ces terres, ils ne pouvaient y atteindre, ni espérer, vu le défaut d'organisation et de ressources de la société de colonisation, voir s'ouvrir des communications qui leur permettraient de s'y rendre prochainement; d'ailleurs eux-mêmes ne disposaient pas de capitaux suffisants pour employer des indigènes; ils ne pouvaient donc que

végéter. Un certain baron allemand, M. de Bullow, grand chasseur devant l'éternel, paraissait avoir succédé comme directeur à M. Simons ; son espèce d'autorité mal définie jetait la colonie dans une voie de militarisme à la fois hors de saison et alarmante en ce qu'elle montrait combien la condition essentielle d'existence, le ravitaillement, était négligée, par suite de préoccupations inopportunes, d'appréhensions mal fondées. L'absence de bâtiments de guerre pour protéger son établissement, imposait à la société de colonisation l'obligation de posséder quelques petits navires à elle, afin de toujours pouvoir à tout, et d'amener, des divers points de la côte, des indigènes, des travailleurs, pour aider les colons dans le défrichement, la création de moyens de communication. On avait si peu pensé à cet objet qu'aussitôt sa cargaison débarquée, le *Théodore* devait comme nous quitter immédiatement Santo-Thomas. L'abandon, l'imprévoyance étaient donc extrêmes, et justifiaient parfaitement le retour au pays que MM. Tardieu, baron Von Carnaple, Leray, Debasse et quelques autres encore parvinrent à obtenir de notre commandant. Toutefois, M. Tardieu excepté, aucun de ces passagers ne fut logé parmi les officiers.

Ce n'est pas sans éprouver un certain serrement de cœur que nous quittons Santo-Thomas où tant de braves gens avaient mis en nous un espoir hélas ! mal fondé, bientôt déçu. Les regrets que notre départ leur inspire, le pressentiment des épreuves qui les attendent nous attristent, mais nous leur cachons nos sentiments pour ne pas les décourager.

Obligés de les tromper sur l'avenir que nous entre-voyons pour eux, pour ne pas augmenter le mal, nous les entretenons dans des illusions qu'il eût fallu combattre à temps, qu'il serait dangereux de détruire maintenant. Parmi nos passagers, il en est un surtout dont je me sépare avec peine, M. l'ingénieur Delwarde. Ami et élève de M. Simons, il avait suivi son maître par reconnaissance, après s'être tout récemment uni à une jeune femme qu'il ne devait jamais plus revoir. Nature simple et bonne, travailleur infatigable et modeste, ingénieur d'un mérite peu apparent quoique réel, homme d'une fidélité et d'une loyauté à toute épreuve, M. Delwarde se croit obligé d'accomplir la tâche de son chef qui ressort de ses attributions. Sans hésiter, il se dévoue corps et âme à créer des moyens de communication de Santo-Thomas vers l'intérieur de la contrée. Notre ami Van der Looy, nous mit naguères en mains le mémoire où Delwarde retraça les luttes, les déboires, les humiliations, les travaux, les privations, les souffrances de son dévouement obscur et ignoré. En le lisant on se sent ému jusqu'aux larmes. Il n'est pas possible de dépeindre en termes plus vrais, mieux sentis, plus énergiques cette vie d'abnégation et de misères, à laquelle il finit par succomber. Ses expressions, parfois d'une crudité sauvage, d'une amertume sans pareille, dévoilent un héroïsme, un mépris de la mort et des vanités auxquelles le monde sacrifie, qui remuent jusqu'au fond de l'âme. Détestant les récriminations, nous nous bornons à dire ici, pour rendre hommage à sa mémoire, l'impression douloureuse que nous causa

sa fin misérable, et l'espèce d'auréole qui, dans notre souvenir, s'attache à ses humbles, à ses nobles vertus.

Parti de Santo-Thomas le matin, nous mouillons le soir devant Levingstone, où nous avons quelques personnes à débarquer. On me charge de cette corvée. Le temps est orageux, la nuit sombre; les éclairs nous guident; d'ailleurs le pilote indigène est avec nous. Près de terre nous passons une *barre*, espèce de haut fond sur lequel la mer déferle avec force et semble vouloir engloutir notre embarcation. Parmi les passagers se trouve un prêtre espagnol qui, à ce moment, me prend par le bras et perd la tête, se croit perdu. Il en est quitte pour la peur et pour être un peu trempé. Quoiqu'il fasse déjà nuit, on n'est pas encore couché à Levingstone; j'ai le plaisir de parcourir sa petite population, composée de Caraïbes et de quelques Européens. J'entre dans plusieurs habitations; dans l'une d'elles je trouve à souper, un souper composé de mets du pays si pimentés que j'en ai le palais en feu. En général la nourriture des pays chauds est excessivement relevée. Ces condiments facilitent la digestion, dit-on; d'aucuns prétendent même qu'ils sont rafraîchissants.

Le lendemain nous levons l'ancre de très bonne heure; bientôt nous gagnons la pleine mer. Nous nous dirigeons vers le Nord. Longeant la côte du Yucatan à grande distance, puis le golfe du Mexique, nous passons près de l'extrémité ouest de l'île

de Cuba. Nous voici dans le canal de la Floride, en face de la Havane. Nous distinguons ses édifices, son phare, l'entrée du port, où chacun éprouve le plus vif désir d'aborder. Mais le commandant n'est pas autorisé à faire cette relâche, et il ne veut pas prendre sur lui de se départir de ses instructions. Avec un grand serrement de cœur nous passons outre, en maudissant le gouvernement qui se montre peu soucieux de saisir l'occasion d'étendre l'instruction de ses officiers.

Les vents alisés du Nord-Est où nous nous trouvons encore subissent l'influence du voisinage des terres, ils ne sont plus aussi réguliers qu'en plein océan. Néanmoins nous avançons lestement, poussés par un fort courant qui sort du golfe de Mexique et nous porte dans le canal de Bahama où nous devons passer. C'est le commencement de cet immense *gulf stream* qui vient baigner nos côtes européennes occidentales. La partie sud-ouest de l'Angleterre doit à ce courant d'eau chaude d'être une sorte d'Italie du Nord; les rives septentrionales de la Norwége, de jouir d'une température modérée, d'une belle végétation; la Bretagne, Brest surtout, de posséder un climat remarquable par la douceur de l'hiver.

Ces terres, ces îles, la Floride, Cuba, vues de loin, au lever et au coucher du soleil, quand elles rayonnent, paraissent vous attirer; elles vous embrasent d'une sorte d'ardeur d'exploration, d'une soif de connaître dévorante qui, ne pouvant être satisfaite, se transforme en une agitation d'esprit produite par les souvenirs poétiques des récits et des-

criptions de ces contrées, de leur histoire, de leurs richesses, de leurs beautés. Par moments, après une pluie d'orage, la brise nous apporte les parfums enivrants de leur végétation luxuriante. Sur cette mer que nous traversons, les ombres d'hommes illustres, d'intrépides marins, d'audacieux conquérants, de savants voyageurs semblent nous parler de leurs exploits; l'imagination s'exalte, elle retrace les mœurs, les luttes, la vie maritime à une époque où il fallait déployer, pour naviguer dans ces mers inconnues, une audace, des énergies dont on peut à peine se rendre compte aujourd'hui.

Nous sommes en juin 1843. Le soleil est au zénith. A midi, il n'y a plus d'ombre. La chaleur est très grande pendant le jour, mais les nuits sont délicieuses. Le canal de Bahama se trouve, dit-on, infesté par des pirates. Nous prenons quelques précautions; quand un navire est près de nous, on observe ses allures, la nuit surtout, quand le temps est calme, et que l'on navigue ensemble, presque côte à côte. Sans éprouver aucune crainte, nous nous précautionnons contre une surprise. Pensez donc, un navire de guerre enlevé d'un coup main! Quand, dans le silence de la nuit, comme d'habitude on sonne les horloges (dans un quart il y a huit horloges), les vigies font entendre leur : *als well!* ordinaire, mais cette fois, avec un accent significatif, décidé, qui ne manque pas d'une certaine solennité assez émouvante.

Ce récit de mon premier voyage est fait de mémoire. Les impressions du jeune âge sont généralement profondes et vives à la fois, elles se gravent

en nous avec force, leur souvenir est ineffaçable. Plus tard, les préoccupations et les soucis, le besoin d'atteindre un but quelconque rendent les impressions moins puissantes, les empêchent de nous faire vibrer, d'avoir toute leur action sur notre entier développement. Sans être émoussés, les sens, à un certain âge, se trouvent en quelque sorte paralysés, affaiblis, par suite du manque d'harmonie dans l'exercice des facultés; quelques unes de ces facultés sont atrophiées, en souffrance, par le point de vue spécial, particulier vers lequel se dirigent constamment les efforts de notre activité. En général, ce sont les facultés du cœur qui sont amoindries, par la grande hâte d'arriver, de briller dont nous sommes atteints. L'homme se forme de deux manières, en apprenant, par la science; ou par l'expérience, en sentant, en analysant ses sensations. La première donne essor aux facultés du cerveau; l'autre, à celles du cœur, mais cette autre ne peut être employée que si l'intelligence a reçu une culture suffisante. Pour l'éclosion du génie naturel, il convient de faire usage de la première d'abord, et de ne recourir à la seconde que lorsque des circonstances propices permettent de juger toutes choses par soi-même, en se contentant de remonter, pour se guider, aux sources éternelles du beau et du vrai, aux monuments de l'antiquité. Le but social est de créer le bien être, la richesse; il devrait consister à former des hommes, des individualités. Ce but engendre le règne des spécialités, les horizons étroits, rétrécis, et des aspirations vagues, désordonnées, peu conformes aux destinées de notre

nature, à l'élévation par la souffrance, le dévouement. En général, l'homme étant spécialiste et la société accordant une importance exagérée aux questions d'intérêt matériel, il s'en suit qu'à mesure que nous avançons en âge, nous sommes de moins en moins aptes à saisir par nous-mêmes les questions relatives aux intérêts élevés. Absorbés par les détails de la vie pratique, ou lancés dans les sphères spéculatives du monde savant, nos sens sont des instruments faussés, entre lesquels l'équilibre n'existe plus, incapables de faire naître en nous les émotions, les sensations par lesquelles notre jugement, notre génie doit exercer son empire. A mesure que nous vieillissons nous devenons égoïstes, insensibles, blasés, la lumière ne peut plus arriver jusqu'à nous, le véritable progrès nous est fermé. Par suite, le vieillard n'est pas écouté, le jeune homme se montre présomptueux; l'un et l'autre n'ont plus le sens des choses; les grands événements et les grands principes ne les préoccupent plus; on n'obéit plus qu'aux impressions et aux intérêts du moment. — Quand on se donne la peine d'observer, de penser, le mal social se révèle de mille manières sous ses milliers d'aspects.

Notre traversée de retour fut d'environ six à sept semaines. Après notre sortie du canal de Bahama, plus rien de particulier ne m'impressionna durant le reste du voyage. Chose bizarre, je ne me rappelle pas avoir éprouvé le désir d'arriver bientôt au pays, et c'est à peine si je me souviens du plaisir que je dus nécessairement ressentir en revoyant Ostende, où la *Louise* arriva vers la mi-août, en pleine saison

des bains. J'ai conservé des notes prises à bord pendant mes autres voyages, qui me permettent d'en faire le récit sinon complet du moins fidèle, un récit succinct, avec des détails propres à faire ressortir les traits essentiels de la vie de marin, et l'importance d'une certaine éducation maritime du public, pour les intérêts généraux du pays.



DEUXIÈME PARTIE.

L'arrivée de notre petit navire est tout un événement pour le public des bains. Nous sommes assaillis par une foule de visiteurs. Après le travail, quand on est de garde, ces visites sont agréables, font passer le temps. Si Ostende n'avait pas alors la vogue qu'elle acquit plus tard, en revanche les étrangers se liaient facilement entre eux, et leur commerce était des plus attrayant. Il n'y avait pour tout établissement, à la digue de mer, qu'un petit pavillon tenu par M. Hamers, dont l'étendue n'était pas le quart de celui occupé aujourd'hui par son successeur. La marine était sympathique à tous, chacun nous faisait accueil et désirait apprendre de nous des nouvelles de la petite colonie de Santo-Thomas. On ne me laissa pas longtemps me distraire ainsi. Au commencement de septembre, je reçus l'ordre de m'embarquer, avec une dizaine de nos matelots, à bord du *Macassar*, en partance à Anvers pour l'Inde; en recevant cet ordre, pas plus que ces braves gens, je ne pensai à faire une observation.

Si je quittai Ostende sans émotion, il n'en fut pas de même du petit détachement que je comman-

dais. Les rafraichissements pris aux divers arrêts du train n'ayant fait qu'accroître la sensibilité de mes hommes, force me fut d'intervenir; ils étaient dans une 3^{me}, moi dans une 2^{me} classe, causant avec une dame française de son fils, aspirant de marine également; je les entends chanter, puis se quereller; un garde vient à moi, me dit que ces forcenés menacent de jeter les employés hors du waggon; au premier arrêt, je cours à eux, les menace de les faire tous incarcérer dans la prison de Malines où nous arrivons, s'ils ne se tiennent pas tranquilles. Plus un ne bouge. Le marin est docile, respectueux, mais il n'obéit qu'à ses chefs. Je n'ai pas vingt ans et mes hommes me sont aussi soumis qu'à un amiral! Pour eux, je représente le devoir. Ces natures-là ont des cœurs d'or.

En général la population d'Anvers, comme celle de tous les ports de commerce, n'est pas sympathique à la marine militaire. Renseigné à cet égard par mes camarades de la *Louise*, je prends des précautions particulières pour traverser la ville avec mes gens; je leur fais la leçon, les range en bon ordre, me mets à leur tête, et prends les rues les moins fréquentées pour arriver au port; tout se passe le mieux du monde; mes hommes me comprennent à merveille, quoique je parle avec peine le flamand; ils se montrent presque aussi soucieux que moi de leur dignité.

Pour la population des ports de commerce, la marine militaire est une cause de dépenses improductives : le public n'apprécie aisément que ce qui rapporte des bénéfices immédiats; et les négociants,

les armateurs ont en général peu de considération pour un corps dont la spécialité est d'étudier, de préparer l'avenir commercial, de leur servir de guide dans les entreprises lointaines, dans des essais de longue haleine, de stimuler leur ardeur pour créer des débouchés directs, à l'aide d'une suite d'efforts et de sacrifices de toutes sortes.

Le *Macassar* est un grand et beau trois-mâts, qui se trouve à quai dans le grand bassin, et loin encore d'être prêt à partir. Par nous, son équipage est complété; il se compose d'une soixantaine d'hommes. L'état-major comprend : M. Van den Broeck, lieutenant de vaisseau commandant; M. Hoed, enseigne de vaisseau, second; MM. Picard et Baillieu, enseignes de vaisseau également; MM. Tratsaert, Michel, Van Schoubroeck, Sinkel, aspirants de 1^{re} classe; et MM. Reiss, médecin, Anthonis, officier d'administration. Recommandé par M. Dufour à M. Michel, celui-ci me reçoit cordialement et m'engage à aller le lendemain faire visite au commandant de la flotille, M. le capitaine lieutenant de vaisseau Schokel, à bord de son navire le *Congrès*.

Afin de pourvoir à la défense d'Anvers pendant notre état de guerre avec la Hollande, on avait été obligé de composer une petite flotille. Des officiers belges qui quittèrent la marine hollandaise après la révolution et quelques jeunes capitaines de la marine de commerce furent chargés des commandements d'une douzaine de canonnières environ dont se composa cette flotille. Jusqu'à la paix, en 1839, leur service consista principalement à surveiller l'attitude de l'ennemi, aux avant-postes, dans l'Es-

caut, à Sainte-Marie, à Lillo, au Doel et plus bas encore, et à former des équipages. A Ostende, il y eut également plusieurs canonnières, qui prirent la mer de temps en temps. Pour compléter l'instruction nautique du personnel, on affréta, à de certains intervalles, un navire pour naviguer soit dans la Méditerranée, soit au long cours. Tel fut le voyage de la *Clotilde*, en 1836, au Brésil. La paix conclue, le gouvernement chercha à favoriser l'établissement de relations commerciales avec les pays lointains. L'achat de la *Britisch-Queen* répondit à cet objet. Malheureusement le gouvernement n'eut pas recours, pour s'éclairer sur cet achat, aux lumières de ses officiers; d'un échantillon trop faible, la *Britisch-Queen* fut condamnée après avoir accompli, montée par des équipages de l'État, quelques traversées entre Anvers et New-York. Par suite de cet échec, l'esprit d'entreprise fut atteint, le projet de créer des lignes nationales de navigation à vapeur fut abandonné. Le gouvernement chercha alors à renouer les relations d'Anvers avec les Indes, fondées sous le régime hollandais. Il accorda aux armateurs, comme une sorte de prime, pour des voyages vers ces contrées, des équipages de l'État entretenus par lui. Quelques grands bâtiments construits à Anvers et qui se trouvaient alors en Hollande, revinrent ainsi en Belgique pour recommencer la grande navigation. Le *Macassar* est de ce nombre. De retour depuis peu d'un premier voyage aux Indes, il se prépare pour un second.

La discipline, l'excellent esprit dont le personnel de notre petite marine militaire est animé sont sur-

tout l'œuvre de M. Schokel. Petit, trappu, actif, intelligent, homme d'énergie, de caractère, le commandant de la flotille est d'une sévérité excessive mais nécessaire pour fusionner les éléments divers dont se compose le personnel et infuser en eux ce sentiment du devoir qui seul permet de tout entreprendre. Pour briser les résistances, arriver à l'unité, il affecte des airs de despote qui du reste sont dans sa nature et dans les traditions puisées par lui au service hollandais. Ayant l'œil sur tout, ne négligeant rien, l'officier en faute tremble devant lui. Quoiqu'il n'aime guère les officiers savants et que pour lui je représente un savant, parce que j'ai achevé mes études à l'école militaire dont je suis le premier sorti pour la marine, cependant comme je m'empresse de lui rendre mes devoirs, que les voyages et les corvées ne m'effrayent pas, il me reçoit avec bienveillance et me fait causer. Tout de suite il remarque combien la bonne tenue du *Congrès* et de son équipage me frappe. Se promenant sur le pont à tribord, côté d'honneur, il s'aperçoit que je reste à babord tout en causant et en me promenant avec lui, ce qui semble le mettre en bonne humeur. Cependant il me tend un piège auquel j'échappe heureusement. Après m'avoir questionné sur le voyage de la *Louise*, tout à coup il me demande si le commandant et le second sont toujours aussi peu actifs qu'autrefois. Assez embarrassé, je lui réponds en balbutiant que je n'ai pas remarqué chez eux ce manque d'activité. Satisfait, il me congédie en m'invitant à descendre pour faire la connaissance de ses officiers.

Mon père m'avait écrit aussitôt à mon retour de voyage, pour m'engager à aller le voir à Amsterdam où il habitait, en ajoutant qu'il viendrait à Anvers dans le cas où j'en serais empêché. C'est ce qu'il fit en effet. Séparés par la force des choses, nous vivions pour ainsi dire étrangers l'un à l'autre. Il nous suffit de quelques jours passés ensemble pour nous lier entièrement. Depuis lors, il fut mon meilleur, mon plus intime ami. Ayant satisfait pour moi à la milice, en Hollande, il m'engagea à opter entre les deux nationalités. Je n'hésitai pas, ne ressentant en rien le sentiment national hollandais. Nature sensible, aimante, esprit élevé, cultivé, mon père sacrifiait toujours sans hésiter les petits devoirs aux grands, lorsqu'il le fallait. Tout en me faisant comprendre la possibilité pour moi d'entrer dans la marine hollandaise, où je trouverais une carrière plus avantageuse que dans la nôtre, et le désir de me voir ainsi plus près de lui, il ne chercha nullement à peser sur ma décision. Lisant dans mes sentiments, il vit que j'étais consciencieux et en parut satisfait. Notre affection l'un pour l'autre, basée sur une estime réciproque, s'accrut avec le temps. Ayant passé les belles années de sa jeunesse en Belgique, il avait pour notre pays une affection très vive qui, troublée un instant par les événements de la révolution, s'était réveillée avec force en revoyant la Belgique; de même, mes sympathies pour la Hollande, formées par mes rapports de famille et mes relations à Java, furent altérées à l'occasion du barrage de l'Escaut, et se ravivèrent ensuite, par mes fréquents voyages en Hollande.

Quand mon père arriva à Anvers, précisément la ville était en fête, rayonnante. Pour la première fois, la jeune et gracieuse souveraine de la Grande-Bretagne visitait notre métropole commerciale. Accompagnée de Léopold I^{er}, elle recevait de la population anversoise un brillant accueil.

Il régnait alors en Belgique, malgré le douloureux sacrifice, la session de territoire par laquelle notre nationalité venait d'être enfin assise, une satisfaction de s'appartenir, de se sentir libre, indépendant, qui remplissait les cœurs de sentiments généreux et donnait naissance à toutes sortes d'élans. La prospérité matérielle, le bien-être s'étaient partout répandus; les esprits s'occupaient de la recherche des éléments propres à réaliser les destinées nationales; l'art se relevait avec éclat par les productions de Navez, Wappers, De Keyser, Gallait, De Biefve, Simonis, Geefs, Wiertz, Leys, Verboekhoven, Robbe, Madou, etc.; de toutes manières, la Belgique s'affirmait hautement, en reliant son passé glorieux à un avenir souriant, sous un prince aimé et au mérite duquel l'Europe déjà s'empressait de rendre hommage. A cette époque, l'indifférence, poison subtil, insaisissable, ne s'était pas encore infiltrée en nous. Nos horizons n'étaient ni rétrécis, ni obscurcis par le doctrinarisme, la vie publique existait réellement, chacun s'intéressait à la chose commune. Plus ardente qu'aujourd'hui, la lutte entre le principe de la liberté et le principe d'autorité n'avait pas dégénéré en petites querelles; les aspirations saines suivaient leur cours naturel, n'étaient pas étouffées; la foi dans l'avenir se trou-

vait intacte, on n'apercevait aucun indice d'énervement. Tel est le spectacle que mon père contempla avec bonheur, qui lui fit désirer de voir bientôt se former de nouveaux liens, des liens durables entre son pays et le nôtre.

Mais revenons à nos moutons.

La position faite aux aspirants, à bord du *Ma-cassar*, n'est pas aussi élevée qu'à bord de la *Louise*, parce que, outre le commandant et le second, il s'y trouve deux enseignes de vaisseau pour les besoins du service qui, à bord de ce dernier navire, était entièrement confié à des aspirants. Il en résulte que les humiliations ne nous sont pas épargnées. Le commandant se plaît particulièrement à nous montrer que nous ne sommes pas encore officiers, bien que notre grade soit équivalent à celui de sous-lieutenant des armes spéciales. En général l'aspirant est traité suivant les circonstances ; comme officier, si les officiers font défaut ; très dédaigneusement, lorsque les officiers sont en nombre suffisant, et quelles que soient d'ailleurs ses capacités, à moins toutefois qu'il n'ait le talent de plaire, et encore ! Sorti des rangs de la marine de commerce, le commandant Van den Broeck, excellent marin du reste, est fier de son élévation actuelle, d'exercer avec un certain éclat son ancien métier, et cherche à se rehausser en nous abaissant autant qu'il peut. Il n'a pas, comme le commandant Petit et autres officiers sortis également de la marine marchande, acquis suffisamment ce sentiment de dignité, de l'honneur, par lequel le soldat se distingue, qui doit l'animer avant tout. Le commandant Van den Broeck

u'est plus, il m'est pénible de ne pouvoir honorer sa mémoire, mais écrivant ici en quelque sorte l'histoire de notre petite marine, il faut que je sois sincère, consciencieux comme un historien. A bord, les hommes se voient de si près que l'orgueil aisément produit l'égarement. La vie du marin n'est pas couleur de rose. Puisque, dans l'intérêt général, je me suis décidé à la retracer, force m'est d'en faire, par des faits, connaître les ennuis, les difficultés. Cependant j'adoucirai le plus possible ce qui est regrettable et même je prie le lecteur de se rappeler parfois cette vérité. Ma tâche est ardue, ingrate. Faire connaître, aimer la marine; dépeindre des hommes, mes anciens chefs ou camarades, la plupart vivants; retracer des situations appréciées différemment suivant la nature et la position de chacun, des situations oubliées et pour cause de quelques-uns; mêler toujours à doses convenables la poésie à la prose du métier, dans des récits qui tout en restant véridiques, doivent exciter de l'intérêt, est chose audacieuse, qu'il convient de juger seulement après son entier accomplissement. Je m'y adonne par devoir, sans calculer mes forces, et en me rappelant qu'il faut, à l'occasion, se résigner à montrer ses imperfections. Ayant un but louable, je le poursuis sans me laisser arrêter par des considérations secondaires, en prenant simplement pour guide l'esprit de droiture.

Quelques mots maintenant de mes camarades du poste. MM. Tratsaert et Michel, comme la plupart des aspirants, reçurent leur instruction maritime à l'école de navigation installée à bord d'un navire,

dans l'Escaut, école excellente, où les cours étaient donnés par quelques officiers et par des professeurs civils. Déjà ils ont beaucoup navigué et servi dans toute espèce de position. Théoriquement et pratiquement, ils connaissent leur métier, ils sont formés. M. Van Schoubroeck est un officier de l'armée dont la vocation s'est révélée à bord d'un navire français, *l'Oriental*, dans un voyage de circumnavigation destiné surtout à servir d'école à des jeunes gens, pour la marine, le commerce, etc., voyage où il eut pour compagnons cinq ou six Belges, entr'autres MM. Dufour et Michel. Le naufrage de *l'Oriental*, à Valparaiso, ne changea pas les dispositions de M. Van Schoubroeck qui, de retour au pays, continua de s'occuper de marine et finit par quitter définitivement l'armée pour se faire marin. Le comptable, M. Anthonis, habite notre poste ; il fut employé jusqu'ici à bord de canonnières et n'a pas encore navigué. Le médecin, M. Reiss, est logé au poste également, mais il dîne à la table des officiers. Situé dans l'entrepont, sous la dunette, le poste est spacieux, mais il manque de jour. Cependant lorsque ses deux sabords de chasse sont ouverts, en beau temps, l'air abonde, la lumière ne fait pas défaut. MM. Anthonis et Reiss ont chacun leur chambre. Pour nous quatre, aspirants, nous en avons deux. Je suis logé avec M. Tratsaert. Nos lits sont l'un au-dessus de l'autre. J'occupe le lit supérieur, où il y a, dans la muraille du navire, un *hublot*, petite fenêtre pratiquée un peu au-dessus de la flottaison, qui me réjouit, dont je ne connais pas encore les inconvénients. Entre les chambres

- du poste se trouve un petit carré, lieu de réunion dont le mobilier consiste en quelques chaises-pliants, une grande table, une autre table plus petite pour le service, une armoire pour la vaisselle; contre le *couronnement*, au-dessous des sabords, il y a un banc-caisson; le tout est d'une simplicité qui contraste avec le luxe des salons et chambres de la dunette destinés aux officiers, aux passagers. L'équipage se trouve logé devant, à l'autre extrémité du navire; l'entrepont qui nous sépare de lui est beau, élevé. Dans les moments difficiles, l'isolement du poste nous permet de conserver toute notre gaîté, une gaîtée enviée, formant contraste avec le ton qui règne en haut lieu.

Le *Macassar*. appartient à M. J.-B. Donnet. Cet armateur vient de temps en temps à bord, mais il n'a de rapports qu'avec le commandant et le second. Pour nous aspirants, qui ne lui avons pas été présentés, il n'est qu'un inconnu.

L'appel fait aux industriels pour avoir une cargaison de produits nationaux, qu'on se propose de faire connaître dans l'Inde, n'a que peu de succès. Nous sommes obligés d'emporter une partie de lest, du sable. Nos exportations consistent surtout en des caisses de verres à vitres, des barils de clous, de couleurs; le reste est insignifiant. Le *Macassar* est un navire d'environ 800 tonneaux, portant sur le pont une dizaine de petites caronades. Les aspirants y font la garde à tour de rôle, pour maintenir la discipline parmi l'équipage principalement; le travail, cela va sans dire, n'est pas le même qu'à bord

d'un navire de guerre ; on fait peu d'exercices ; les soins du gréement, les installations, réparations, apprêts de voyage occupent tout le monde. Cependant la discipline, dans les rapports des divers chefs entre eux et avec leurs subordonnés, reste sévère et non sans raison, car les règles établies pour le service régulier devant se plier à la nature de la besogne du jour, besogne qui varie constamment, il en résulte une propension au relâchement contre laquelle il convient de réagir. Pour rappeler à chacun son devoir, lecture du code pénal maritime militaire est donnée avant le départ, par l'officier d'administration, à tout l'équipage et l'état-major réunis sur le pont.

Le gréement du navire est beau et même imposant ; il donne au *Macassar* l'aspect d'une corvette. Je suis frappé de ses dimensions, qui forment contraste avec celles de la *Louise*, et m'y habitue peu à peu. Que de choses j'ai à apprendre encore pour connaître mon métier ! Heureusement M. Michel me donne d'excellents conseils et ma bonne volonté s'accroît avec les difficultés. Un travail nouveau pour moi, c'est l'arrimage et l'embarquement des marchandises, dont il faut tenir note exactement. Nos provisions prennent beaucoup de place ; nous en avons pour 18 mois, et de l'eau pour plus de quatre.

Le maître d'équipage, *schipper*, est une sorte de personnage important ; ses occupations sont nombreuses, prépondérantes, plus qu'à bord d'un bâtiment de guerre où les sous-officiers chargés de l'artillerie, de la timonerie, etc., relèvent directement

des officiers. Il se nomme Girardin. C'est un homme aux formes athlétiques, d'une physionomie intelligente, avide d'autorité, actif surtout quand il peut se faire valoir, quand on l'observe, et dont la grande préoccupation est de plaire au commandant, à ceux qui sont bien en cour. Il a ses flatteurs, même un peu partout. Quoique je lui sois supérieur en grade, en instruction, sans le craindre précisément, je le ménage, parce que je suis novice, et aussi pour ne pas m'attirer d'ennuis. D'ailleurs il m'impose par son expérience, ses fonctions. De son côté s'apercevant que mon manque de savoir nautique ne m'empêche pas de conquérir la considération de mes camarades, de nos chefs, il ne se permet pas envers moi la brutalité de manières à laquelle le besoin de dominer le porte trop souvent. Un maître de manœuvres plus âgé que lui, appelé Rombouts, est particulièrement l'objet de sa brutalité. Nature droite, honnête, mais paralysée par les circonstances, Rombouts a servi comme sous-officier dans la marine hollandaise, dont il possède les traditions; il n'en faut pas davantage pour que Girardin lui porte envie, le maltraite continuellement; sa conduite excite souvent mon indignation, mais le *schipper* est si bien avec le commandant et si hardi que nul n'ose le mettre à sa place, moi pas plus qu'un autre. Comme toujours en pareil cas, on donne tort à l'opprimé, ou du moins on relève ses peccadilles pour excuser, justifier des énormités auxquelles on n'a pas le courage de s'opposer. Nous verrons par la suite ce Rombouts se relever, sous l'empire d'autres circonstances, à bord d'une canonnière où

le service est entièrement laissé aux soins des aspirants, de M. Michel et de moi, et nous le retrouvons un jour dans une relâche à l'île de Madère, maître d'équipage de la frégate commandée par le prince Adalbert de Prusse, à sa véritable place, apprécié.

Il y a parmi nos matelots des hommes superbes, souples, vigoureux, intelligents, courageux, aptes à remplir tous les divers services de leur métier, qui feraient honneur à une grande marine, et pour lesquels bien souvent je me sens pris d'admiration malgré les méfaits dont parfois ils se rendent coupables. Si l'élégance, le savoir-vivre sont aimables, le dévouement à ses chefs, au travail, même lorsqu'il est recouvert d'un vernis grossier, mérite nos hommages. Il m'est doux de pouvoir ici honorer publiquement de braves gens avec qui j'ai accompli plusieurs voyages, je me trouvais dans toutes sortes d'épreuves, pour lesquels je me montrais sévère, d'exprimer l'affection sincère, l'estime profonde qu'ils m'inspirent. Nature vaillante, héroïque, qu'aucun travail ne rebute, Laersen, dans notre équipage, se distingue en outre par une bonne volonté et une conduite exemplaire. Il faut être du métier pour apprécier le marin. Parmi les camarades de Laersen il en est de brutes, de sauvages sans doute, mais dans des circonstances graves, ils sont aussi remplis de dévouement. L'homme du monde les dédaigne; qui a l'honneur de les commander les comprend, les fait valoir, en les contenant, en les disciplinant; pour y parvenir, il ne recule devant aucun moyen et se voit quelquefois obligé d'em-

prunter leurs manières, de recourir à la brutalité.

Au moment de partir pour un voyage de plus d'un an, dans lequel peut-être aucun d'eux ne mettra pied à terre, plusieurs de nos matelots se permettent de prolonger d'eux-mêmes le dernier congé qui leur est donné, pour se livrer en ville à des plaisirs bruyants, peu édifiants. Le *Macassar* se trouve en rade, à l'ancre. On me charge d'une corvée, d'aller prendre des chaînes, de la ferraille qui restent à embarquer. Mon canot à quai, je suis mes gens qui se mettent en route commandés par un quartier-maître (grade de caporal). Tout à coup j'entends une grande clameur, partie d'un attroupement, vers la porte de Flandre. Pressentant du désordre, que ce bruit provient de l'arrestation de quelques-uns de nos retardataires, je laisse mes hommes remplir leur tâche sans moi et vais aux renseignements. L'attroupement s'approche. Il y a là plusieurs matelots de notre équipage. Ils sont aux mains de la police, la gendarmerie. Le peuple prend fait et cause pour eux. Un peloton de chasseurs passe, renforce l'autorité. L'ordre rétabli, les chasseurs s'éloignent. Gendarmerie et police conduisent leurs prisonniers à quai, en face du navire, ils attendent qu'on leur envoie une embarcation pour les embarquer. Étant en costume bourgeois, inconnu, je ne puis intervenir. Cependant l'émeute reprend tout à coup, elle menace de jeter les gendarmes à l'eau. Alors j'interviens et demande à nos gens s'ils veulent rentrer à bord avec moi, dans mon embarcation. Tous y consentent. On leur enlève les menottes, le tumulte s'apaise, les gendarmes sont

saufs; embarqués dans le canot, ils m'obéissent avec docilité; mais tout en maniant leurs avirons, ils font aux gendarmes et à la police, certain geste moqueur dont je suis furieux. A bord, on les met aux fers; les voilà de nouveau doux comme des moutons.

Nous quittons la rade d'Anvers le 11 novembre 1843, par un temps froid et presque calme. On m'assigne pour poste la grande hune, où je monte sans répliquer. Cependant les voiles ne sont pas déployées, le navire dérive pendant toute la marée descendante. Nous arrivons ainsi en rade de Doel, où nous mouillons. On me fait descendre alors. Je suis transi mais souriant. Le commandant semble désappointé de ma bonne humeur; il change mon poste des manœuvres générales; je suis placé devant, sur le gaillard, avec le second, M. Hoed, et sous ses ordres.

Une jolie brise du Nord-Est s'élève le lendemain et nous permet de faire voile. A huit heures du soir, nous sommes près du feu d'Ostende; à huit du matin, près de ceux de la côte anglaise, du South Foreland; à midi nous relevons la tour de Dungeness dans l'Ouest, p. c., à petite distance. Le *Macassar* est superbe sous voiles, je suis émerveillé. Nous courons vent-arrière, brassé carré. La grande voile est carguée, afin de permettre à la misaine de porter. Je m'en étonne et demande naïvement pourquoi on ne l'établit pas. Ma question marque une ignorance qu'on me reproche en me tournant le dos; ce ton me prouve qu'on attend de moi plus

qu'à bord de la *Louise* ; je n'en suis pas fâché et me mets à piocher.

Je prie le lecteur de m'excuser pour les termes techniques dont je me sers. Avec un peu de bonne volonté, à la rigueur en consultant le dictionnaire, il comprendra ces termes aisément. Il y a dans la brièveté et la précision du langage maritime un côté pittoresque, agréable, que je voudrais faire apprécier, et qui est presque indispensable pour dépeindre certaines situations. Il me pardonnera sans doute aussi les petits détails dans lesquels je suis forcé d'entrer pour faire comprendre la vie du bord, tant chez les officiers, passagers, aspirants, que chez les sous-officiers et l'équipage.

Nous avons quelques passagers : M. le consul général Lanoy ; sa femme, qui est parisienne ; sa fille, jeune personne issue d'un premier lit ; et son beau-père. Logés dans la dunette, partie du bâtiment située sur le pont, à l'arrière, dans laquelle sont également logés le commandant et les officiers, ils y occupent, indépendamment du salon commun, où tout ce monde se réunit aux heures des repas, un appartement composé d'un petit salon ou boudoir, charmant, et de trois chambres à coucher. N'ayant pas été présentés, nous habitants du poste, à ces passagers, nous ne les connaissons pas, nous ne voulons pas les connaître, quoique à l'occasion nous répondions poliment aux questions qu'ils nous adressent, et leur témoignions les égards que les gens bien élevés se doivent entre eux lorsque des circonstances accidentelles les mettent forcément en contact.

Le poste des aspirants offre un grand inconvénient. Au-dessous, dans la cale, se trouve le *Pic*, endroit où sont placés les vivres des officiers, dont l'entrée est dans notre carré. Plusieurs fois par jour, les garçons du service de la dunette y descendent munis de lanternes pour y travailler ou prendre des provisions. Pendant ce temps l'entrée reste ouverte, ces gens écoutent; puis ils rapportent peut-être nos conversations. Cela m'est bien égal, mais tous mes camarades ne pensent pas comme moi.

La cuisine est placée devant, sous le *bac* ou gaillard. L'équipage déjeune à six heures, dîne à midi et prend le café à six heures; les aspirants déjeunent à huit heures, dînent à deux heures et soupent à huit heures; les heures des repas du commandant, des officiers et des passagers sont : neuf heures, quatre heures et neuf heures. Le cuisinier et son aide, on le voit, ont une rude besogne. Dans les pays chauds, cette besogne est accablante.

La chaloupe et le grand canot sont placés l'un dans l'autre, sur le pont, en avant du grand mât et maintenus solidement au navire par des amarrages. Sur les côtés de la chaloupe, dans le vide laissé par ses formes, sont pratiqués des compartiments où se trouvent des porcs, embarqués pour les deux tables de l'état-major. La table des officiers possède d'autres ressources que nous n'avons pas : des boîtes de conserves fournies par l'armateur, une chèvre qui donne du lait, et, dans des cages placées sur le pont de la dunette en forme de bancs, une quantité de poules et de canards qui malheureusement dans

la saison où nous sommes, avant qu'on ait atteint les beaux climats, dépérissent à vue d'œil.

La chaloupe et le grand canot sont employés rarement. D'autres embarcations plus légères servent pour les besoins ordinaires du service. Suspendues à des montants ou davieres en fer, derrière et sur les côtés de la dunette, le long et au-dessus du bord, l'une d'elles, à tribord, est à l'usage du commandant; une autre, à babord, à celui de l'état-major; la troisième et la plus petite, suspendue derrière, au couronnement, à la poupe, s'appelle la *poste aux choux*, et sert, comme son nom l'indique, pour faire les provisions, le ravitaillement, à toutes sortes de corvées, pour l'équipage.

On pénètre dans l'entrepont par trois ouvertures ou écoutilles. La première, située derrière le grand mât et recouverte d'un capotin, est à l'usage des aspirants; la deuxième, la plus grande, établie à l'endroit où le bâtiment est le plus large, à son maître-bau, se trouve un peu en avant du grand mât; la troisième, devant, sert à l'équipage. Dans l'entrepont sont pratiquées, juste au-dessous de ces deux dernières ouvertures, d'autres écoutilles qui donnent dans la cale, par lesquelles on descend et l'on monte les marchandises; à tribord, en arrière du grand mât, se trouve la *cambuse*, compartiment contenant toujours autant que possible la quantité de vivres de toutes sortes qu'il faut à l'équipage pour un mois, qui s'étend jusqu'à notre poste. Contre le grand mât, dans la cale, est l'archi-pompe, espèce de puits bien retranché abritant les pompes, et un autre puits où descendent les chaînes servant

au mouillage des ancres. Chargé, le *Macassar* a un tirant d'eau de 18 à 19 pieds derrière ; lesté comme nous le sommes, son tirant d'eau n'atteint pas 16 pieds. Malgré le lest, les marchandises et les provisions qu'elle renferme, sa cale n'est pas entièrement remplie. L'entrepont contient des espars, pièces de bois de rechange pour la mâture, et des voiles, des réserves rangés en bon ordre ; il est presque vide.

Ayant fait consécutivement trois voyages aux Indes à bord du *Macassar*, voyages que je me propose de narrer, il convenait d'en décrire ici sommairement les installations.

Quoique variable, la brise nous reste favorable, nous avançons rapidement. Le 17 novembre nous nous trouvons déjà loin de la Manche, dans l'Océan, par 46° 18' de Latitude et 8° 4' de Longitude (Greenich), au moment où le vent devient contraire. Étant loin de terre, nous pouvons lutter contre lui, sans être obligé, à l'approche de la tempête, de nous réfugier dans un port pour échapper aux dangers qu'on rencontre, dans cette saison surtout, près des côtes. Mais une longue houle de l'Ouest nous présage du mauvais temps. En effet le vent force graduellement en passant au Sud-Ouest ; le dimanche 19, nous nous trouvons en pleine tempête, les trois huniers ont tous leurs ris pris, c'est-à-dire qu'ils sont réduits autant que possible ; les autres voiles sont serrées, la misaine même est serrée. Le soir, par un fort coup de roulis, l'enseigne de vaisseau Picard fait une chute, il tombe la tête contre une caronade et se blesse grièvement.

Installé chez nous, au poste, dans un cadre suspendu, il y reçoit des soins assidus, tant du docteur que de M. Van Schoubroeck. Donner des soins aux malades, en mer, par gros temps, n'est pas l'affaire de tout le monde. D'origine allemande, M. Reiss, possède une science étendue mais peu pratique, qui ne vaut pas celle du docteur Durand, de la *Louise*. Heureusement M. Van Schoubroeck lui vient en aide; sans négliger sa besogne, il soigne M. Picard avec dévouement.

Le mauvais temps persiste; comme la *Louise*, le *Macassar* paye son tribut au golfe de Gascogne. Parfois la mer déferle avec force et nous jette sur le pont de gros paquets d'eau qui s'écoulent lentement par les sabords, les dalots. Nous ressemblons à des canards; et nous n'avancons pas. Le 29 novembre, nous nous trouvons par 42° 52' de latitude et 14° 15' de longitude; en 12 jours nous avons fait une centaine de lieues, et il y en a des milliers à parcourir avant de voir les premières terres de l'Inde! Ce jour là, les vents passent à l'est; enfin nous faisons route; les voiles sont déployées; peu à peu le temps s'éclaircit; on renaît, on respire, les visages s'épanouissent; notre comptable surtout, M. Anthonis, est resplendissant. Quoiqu'il ait passé la quarantaine, il débute à la mer où son noviciat se prolonge considérablement parce qu'il ne voit pas les choses d'assez près, qu'en mauvais temps il se tient en bas, dans sa chambre, au lieu d'être sur le pont le plus possible. Les mouvements du navire, le craquement des cloisons, le bruit de la manœuvre

et surtout les explications que nous lui donnons de cette danse diabolique; son inhabilité à se mouvoir et même à prendre sa nourriture; le contraste de ses manières avec celles du docteur, notre compagnon du poste également, qui, bien qu'ayant navigué déjà, n'est pas adroit non plus; et ses frayeurs, ses naïvetés provoquées en grande partie par nos lazzis, nos rodomontades, nos imprécations contre le destin, nous valent les scènes les plus bouffonnes, par lesquelles il se forme insensiblement. Inaccessible au mal de mer, constamment il fume sa pipe comme un Allemand et formule ses craintes, les impressions causées par le scandale que nous lui donnons en accusant la Providence, avec un calme, un sérieux bien faits pour nous exciter. Homme d'ordre, minutieux, consciencieux, d'une exactitude, d'une fidélité à toute épreuve, et d'une propreté exceptionnelle, singulière, M. Anthonis est apprécié et aimé de nous plus qu'il ne paraît aux libertés que nous nous permettons avec lui et que d'ailleurs il semble provoquer. Quoique son instruction soit un peu incomplète et ses horizons bornés, l'ardeur qu'il met à remplir son devoir le fait respecter, cette ardeur peu à peu l'élève. Nous le verrons faire son chemin sûrement, être toujours à la hauteur de sa tâche de comptable, d'officier remplissant les fonctions de ministère public dans les conseils de guerre, etc. Pour le moment il sort aguerri, triomphant d'une première épreuve; la tempête ne l'effraye plus. Il s'y fera si bien qu'il finira par se moquer des situations les plus scabreuses du métier; en devenant ce qu'on nomme un *loup de mer*,

il nous étonnera grandement. La tempête ne l'a pas empêché de remplir consciencieusement sa besogne. Ayant la responsabilité du déficit qui se produit souvent dans la gestion des vivres, il veille constamment ; quand par suite de diverses causes il y a du boni, ce boni est partagé entre l'Etat et lui. Des officiers d'administration moins soigneux, se trouvent parfois gênés, endettés. Certainement M. Anthonis ne s'enrichit pas, mais grâce à son esprit d'ordre, il parvient toujours à réaliser quelques petits bénéfices à la fin du voyage.

Le 3 décembre, vers 11 heures, nous apercevons Madère, à grande distance, et nous hélons le trois-mâts barque hollandais : *Leeuw Van Nejes-Stein*, qui va à Batavia et a quitté Amsterdam depuis 28 jours. En plein Océan, on rencontre assez souvent des navires, mais il est rare que l'on passe assez près l'un de l'autre pour pouvoir échanger comme ici des signaux, toutes sortes de renseignements, entr'autres le résultat des observations et des calculs du bord, l'évaluation de la longitude et de la latitude. A 2 heures, nous relevons les extrémités de l'île : Sud-Est $1/4$ Sud et Sud $1/4$ Sud-Est, p. c. La brise devient très variable, ce qui arrive souvent dans le voisinage des terres. Elle repasse à l'Est le lendemain. Nous voici décidément dans les vents alisés du Nord-Est. Les alisés sont des vents réguliers qui règnent dans les régions tropicales et un peu au-delà. Séparés par une zone de calmes et de brises variables située vers l'Équateur et plus ou moins rapprochée de celui-ci suivant la saison, les alisés soufflent en général du Nord-

Est, dans l'hémisphère Nord, et du Sud-Est dans l'hémisphère Sud, mais dans chacun ils varient constamment de plusieurs aires de vent (l'aire est de $11^{\circ} 15'$). Dans le tropique Nord ou du Cancer où nous sommes maintenant, assez souvent le temps est à grains, couvert, le vent force au point de nous obliger à prendre des ris; c'est la saison d'hiver : le soleil se trouve dans l'hémisphère Sud. Quand c'est l'été au contraire, le temps est splendide, le ciel toujours clair, ou parsemé de petits nuages floconeux, charmants; plus régulier, l'alisé alors étend davantage sa zone, son action vers le Nord.

Le 6 décembre, le vent force tellement que nous sommes obligés de prendre tous les ris dans les huniers; il diminue bientôt; le 7, il est brumeux, les voiles sont couvertes d'une espèce de poussière rougeâtre balayée par le vent, qui nous vient du grand désert de Sahara, quoique nous en soyons à une soixantaine de lieues, étant par $25^{\circ} 40'$ de latitude et $24^{\circ} 16'$ de longitude. L'alisé du Nord-Est se montre fort irrégulier pendant ce voyage; le vent souffle bien de la partie de l'Est, mais il tient aussi souvent du Sud que du Nord. Par 6° de lat. Nord et 23° de long. environ, le 15, nous entrons dans la zone des calmes, des brises variables. Le temps se fait généralement lourd, pluvieux, incertain; le ciel est chargé, menaçant, couvert de grains. Des orages retentissants accompagnés de violents éclairs et de pluies torrentielles, nous permettent de recueillir de l'eau; ils sont parfois suivis de brises qui nous font momentanément avancer; d'autres fois, ils nous

enlèvent la brise, engendrent le calme. Les phénomènes atmosphériques sont pour le marin un sujet d'études incessantes. Dans la nuit du 19 au 20, la mer est phosphorescente, magnifique. Le lendemain, par 2° N. et 25° O., nous sortons de la région des calmes pour entrer dans celle de l'alisé du Sud-Est, et le 21, nous traversons la ligne, où il est procédé à la cérémonie du grand baptême équatorial.

Nous avons dit comment fut célébrée l'entrée dans le tropique à bord de la *Louise*. Le même caractère violent et grotesque, plaisant, se représente ici. Il est de tradition chez le marin de faire subir un baptême aux personnes qui pour la première fois traversent certains parages. Le passage du détroit de Gibraltar donnait lieu autrefois à des scènes de ce genre, qui se renouvelaient à chaque occasion. Seul le baptême de l'Équateur a le privilège d'exempter de tous les autres. Ne l'ayant pas encore subi, je fus donc rebaptisé.

Comme bien d'autres usages, celui-ci tombe en désuétude. Cependant il avait sa raison d'être; si l'on se donnait la peine de réfléchir, on verrait qu'il y a lieu de le conserver.

A bord, la nostalgie, le marasme apparaissent souvent. Plus souvent encore la discorde se montre. Des malentendus, des rivalités de tous genres; les contrariétés, les privations, la nécessité de vivre constamment ensemble sans pouvoir s'éviter, font naître naturellement des situations tendues, extrêmement regrettables, qu'une circonstance extraordinaire, un bon coup de fouet parvient à dissiper. La cérémonie du baptême fournit ce coup de fouet.

Par elle, souvent d'heureux rapprochements s'opèrent, on fraternise, les rangs s'effacent, les idées noires se trouvent noyées, les âmes se rassénèrent. Qui se donne la peine de le comprendre respecte le bon vieux temps.

Nommé consul général dans l'Inde, M. Lanoy, notre passager, est un personnage officiel, à qui par conséquent l'état major aurait dû être présenté. Si le commandant avait rempli son devoir, il n'eut pas négligé d'accomplir cette formalité. Mais M. Van den Broeck, qui n'est pas homme du monde, se croit obligé, pour tenir son rang, d'abaisser le personnel employé sous ses ordres, les aspirants particulièrement. Par suite, nous sommes forcés de nous faire respecter. A cet effet nous lui témoignons autant de froideur et aussi peu de considération que possible; et quant au consul, il est mort pour nous. Mais le baptême donne lieu à un rapprochement, et voici comment : mon épreuve subie, le consul vient à moi, me jette un seau d'eau sur la tête; je lui rends sa politesse. « La glace est brisée, » me dit-il en riant. En effet, lui, les siens et nous, nous fraternisons pendant toute la journée; il comprend maintenant que notre réserve est motivée, dictée uniquement par la conduite du commandant; le malentendu est dissipé.

Depuis le passage de l'Équateur, le 21 décembre, jusque la latitude de 18° Sud, où nous nous trouvons, le 29, l'alisé souffle régulièrement de l'Est-Sud-Est, nous avons le plus beau temps du monde. Le 26, vu un navire courant comme nous, et le 27,

un trois-mats, courant à contre-bord. A partir du 29, l'alisé devient moins régulier, le vent passe souvent à l'Est et même au Nord-Est; quoique toujours beau, le temps est parfois à grains, qui sont suivis d'accalmies. Le 30, nous apercevons la Trinité, petite île assez élevée; à midi, nous en relevons le milieu dans l'Est $\frac{1}{4}$ Sud-Est p. c. à une distance d'environ six lieues; et le soir, vers sept heures, son Pic ou aiguille, dans le Nord, à grande distance. Vu une goëlette sous le vent, le 2 janvier.

Le 1^{er} janvier, il se passe un petit incident qui mérite d'être mentionné. Successivement le commandant reçoit les félicitations des officiers, des aspirants, des sous-officiers, de l'équipage. Par l'intermédiaire de l'enseigne de vaisseau Bailieu, il nous invite à aller également, comme les officiers, complimenter le consul général, à cette occasion. M. Bailieu est fort mal accueilli par nous. Après un moment de délibération, nous décidons de prier le commandant de nous présenter d'abord au consul, que nous n'avons pas l'honneur de connaître. Le commandant répond à notre prière par une injonction formelle d'avoir à lui obéir. Nous discutons, nous nous échauffons. Finalement mon avis prévaut. M. Tratsaert, le chef de poste, le plus ancien aspirant, accompagné par nous, se rend chez le consul et s'exprime ainsi : « Monsieur le consul, dit-il, les aspirants du bord, sur l'invitation du commandant, ont l'honneur de vous adresser leurs félicitations du jour de l'an. » M. Lanoy avec qui depuis le baptême de la ligne nous sommes au mieux, comprend

ce qui nous porte à faire cette petite esclandre et se montre gracieux. Mais le commandant est furieux. Il ne laisse échapper aucune occasion de nous humilier. Généralement il perd son temps. Ses regards ne nous émeuvent pas ; quand parfois ses procédés nous froissent, nous nous en vengeons en montrant une sérénité, une bonne volonté à toute épreuve, et par la gaité, l'entrain, la concorde qui règnent parmi nous. En réalité c'est plutôt la force des choses qui nous venge, car notre humeur joyeuse n'est pas factice, le contraste qu'elle forme avec celle des habitants de la dunette n'est nullement notre fait. Ces tristes habitants sont soumis à des susceptibilités, à des caprices, à des préférences, véritables tortures morales dont quelques-uns, MM. Picard et Bailieu, par exemple, nous font franchement l'aveu, lorsque de temps en temps ils se hasardent à venir se soulager parmi nous. Par M. Van den Broeck j'apprends à connaître et les folies du despotisme, et le moyen de le combattre, de le dérouter. Si je suis sensible aux coups reçus dans cette petite guerre, mes blessures guérissent aisément à cause de mon jeune âge. La souffrance est vive parfois, mais comme les coups portés sont peu profonds, je riposte aisément, sans me mettre en peine, — don heureux, paralysé plus tard à la suite d'épreuves de tous genres, mais que je parviens à reconquérir maintenant à force de lutter.

Les vents alisés nous font d'un trait atteindre les parallèles de 25 à 26° de Latitude. Dans l'hémisphère Sud comme dans l'hémisphère Nord, ces vents sont séparés des vents généraux d'Ouest qui règnent

ensuite jusque près des régions polaires, par une zone de calmes et de vents variables, dans laquelle nous entrons le 4 janvier. — Par un temps calme, mis le canot de babord à l'eau pour visiter le navire à l'extérieur. Dévergué les voiles, envergué une autre voilure. Rempli d'eau salée les barriques à eau, vides.

Le mois de janvier, ici, c'est l'été. Le vent est ordinairement modéré. Pour éviter les calmes, et rencontrer les fortes brises d'Ouest qui doivent nous faire rapidement avancer vers le méridien des îles de la Sonde où nous allons, le *Macassar* est forcé de dépasser la latitude du cap de Bonne-Espérance, qui est de 34° , et d'aller jusqu'au parallèle de 40° . Le 28 janvier, il se trouve par $38^{\circ} 51'$ Latitude et $17^{\circ} 1'$ Longitude Est, à peu près sur le méridien, par le travers de ce cap; les voiles hautes sont serrées, la mer est très grosse, il règne une forte brise du NO, le navire roule et fatigue beaucoup. Le lendemain, on est obligé de prendre deux ris dans les huniers, qu'on largue le jour suivant. Le 31 janvier, nous atteignons $40^{\circ} 3'$ Lat. et $26^{\circ} 47'$ Long., et nous avons en vue un navire courant comme nous. Après une brume épaisse, le 9 février, par $40^{\circ} 14'$ Lat. et $62^{\circ} 22'$ Long., la brise s'élève graduellement, mais la mer reste belle, nous forçons de voiles; le *Macassar* file ses dix nœuds et même davantage; en un quart, nous faisons 40' de chemin, et en 24 heures, 207', soit environ 70 lieues. Le gréement tient bon, ayant été raidi peu de jours auparavant; mais la vergue de grand perroquet se croque. Immédiatement on sort de l'entrepont un

espare pour confectionner une autre vergue. Les vents passent à l'Est, deviennent contraires. Le 11, par une bonne brise, le bâtiment tanguant beaucoup et ayant toutes voiles dehors, la vergue de grand perroquet se brise entièrement; on en descend la voile et les morceaux sur le pont. Les vents repassent à l'Ouest, le lendemain; nous faisons de nouveau bonne route.

Le 14 février, par environ 38° de Lat. et 77° de Long., le temps devient variable, calme, brumeux; mis en panne parce qu'on est près de terre, en contre-brassant la voilure d'artimon. Bientôt nous relevons la pointe Ouest de l'île de Saint-Paul (1) dans l'Ouest Sud-Ouest, et la pointe Est, dans le Sud-Ouest 1/4 Sud. Ce jour-là, la vergue neuve de grand perroquet étant confectionnée entièrement, nous la gréons, puis nous enverguons et établissons sa voile. La vue de terre nous permet de vérifier notre longitude, de régler nos chronomètres. Ils ont peu varié. Les chronomètres indiquent l'heure de Greenwich. Par des calculs et des observations de la hauteur du soleil, on parvient à connaître l'heure du lieu où se trouve le navire. En comparant l'heure de Greenwich à celle du bord ainsi obtenue, on établit leur différence. Une différence de une heure correspond à une différence de 15°, de une minute, à 15' de longitude.

(1) Les îles Saint-Paul et Amsterdam, habitées uniquement par quelques soldats, sont parfois visitées par des navires de pêche.

Il y a un mois, le 14 janvier, nous étions par 32° S. et 15° O. Pendant ce temps nous avons changé d'environ 92° en longitude. Mais par cette latitude de 32° à 40°, les degrés de longitude sont d'un peu moins de vingt lieues. La distance parcourue n'est donc pas tout à fait de dix-huit cents lieues.

De grands albatros à la puissante envergure, une espèce de ramiers appelés pigeons du Cap, ont constamment voyagé avec nous durant ce trajet. Se tenant au-dessus et autour de nous, dans nos eaux, tantôt ils plongent subitement pour s'emparer de quelques déchets du bord, et tantôt, pour se dégourdir, car sans doute notre marche est trop lente à leur gré, ils vont en flânant jusqu'à l'horizon, malgré la tempête, puis ils reviennent vers le navire, le tout sans aucun battement d'ailes, en planant, en brassant leurs voiles légères suivant le vent, la direction où ils désirent se porter. Par temps calme, ils se reposent sur l'eau. Pour reprendre leur vol, ils profitent alors des mouvements d'impulsion imprimés par la houle, par les longues ondulations que le calme ne parvient pas à enlever à la mer dans ces régions des tempêtes. L'albatros nage comme un canard et se laisse prendre à l'hameçon comme un poisson. Hissé à bord, il a le mal de mer et fait entendre des glapissements, une sorte de voix de basse-taille du plus comique effet. L'un d'eux pris un jour par nous de cette façon, reçoit autour du cou une faveur rose, puis est laissé sur le pont de la dunette, en liberté. Profitant d'un mouvement un peu vif du bâtiment, il réussit non sans peine à

déployer ses ailes qui, on le sait, se replient en trois, et à s'élancer, à planer de nouveau autour de nous. La faveur nous permet de le reconnaître, de constater qu'il porte la gratitude jusqu'à nous donner un pas de conduite d'un millier de lieues.

Après avoir passé au Nord pendant deux jours, et nous avoir gratifiés de pluies continuelles, le vent rallie l'Est avec grains. Une longue houle du Sud-Ouest, dont les lames ont bien une demi-lieue de longueur, fatigue le navire et fait éprouver à la boussole de grandes, de continuelles oscillations. Pendant cinq jours, le *Macassar* se démène comme un diable, on le dirige pour ainsi dire sans boussole. Les vents retournent au Nord, puis ils passent au NO; la houle tombe. Nous nous trouvons de nouveau dans la zone des brises variables, qui sépare la région des vents d'ouest de celle des alisés. Par environ 30° Sud et 100° Est, le 26 février, nous rentrons dans celle-ci. Les beaux jours sont enfin revenus. Mais nous n'avancons plus autant. Quoique toujours favorable, la brise du Sud-est varie et mollit souvent. Le 6 mars, étant par 9° Sud et 105° Est, nous sortons nos ancres et nos chaînes, que nous préparons pour le mouillage, car nous sommes près de terre. Pendant la nuit, la voilure est diminuée, pour réduire la marche, par précaution. On la rétablit au jour. La terre est signalée devant : *Java Head!* A midi, du 7, nous nous trouvons tout à fait dans le détroit de la Sonde, ayant l'île du *Prince* dans l'Est-Sud-Est, et l'île de *Krakato* dans l'Est 1/2 Nord.

Le détroit de la Sonde est une des splendeurs de la création.

Des monts, des pics, des volcans éteints ; des îles artistement découpées ; des rivages charmants ; une mer d'azur ; une végétation enchanteresse ; un air embaumé ; le soleil radieux ; ça et là des navires sillonnant l'onde ; ce spectacle enivrant, cette nature éclatante, dont les aspects se déroulent majestueusement à mesure que nous avançons, que par elle nous sommes abrités des longues ondulations de l'Océan, apportent une diversion extraordinaire, heureuse, aux luttes et aux privations, à la vie monotone et pourtant laborieuse du bord, depuis quatre mois. L'existence du marin est ainsi semée de sensations profondes, d'impressions grandioses qui élèvent l'âme, l'épanouissent et l'empêchent de se laisser séduire par les hommes et les choses d'une civilisation éprise d'elle-même, amoindrissante.

Durant la nuit, le calme survient ; il est suivi de petites brises variables de l'Ouest accompagnées parfois de légers grains de pluie ; nous avançons peu. La nuit suivante, nous mettons en panne sous le vent de l'île de *Krakato*, à une lieue et demie de distance. A 4 h. relevé *Krakato* O $1\frac{1}{2}$ N ; *Poulo Bessy*, NO $1\frac{1}{4}$ N. Sondé 45 brasses, fond de coquillage, — la brasse est de deux mètres. — La brise se fait enfin. A midi, du 9, relevé *Dwars in de weg* dans le Nord ; et à trois heures, mis en panne devant le village d'*Anyer*, pendant une demi-heure. Des chaloupes malaises viennent à bord nous vendre du fruit, de la volaille et quelques autres provisions.

Des vivres frais, quel luxe, quelle ivresse ! quand on a mangé depuis si longtemps de la vache enragée, de la viande salée, des haricots, et cuisiné avec de l'eau empestée parfois au point d'être obligé, pour la boire, de se pincer le nez ! Après avoir fait une espèce de maladie, l'eau maintenant est redevenue potable. Au lieu de distribuer deux litres par tête comme l'on faisait ces jours derniers, on nous accorde maintenant ration entière, quatre litres par jour et même au delà. Nous sommes dans la jubilation.

Les volailles des pays chauds en général ne valent pas les nôtres. Quant aux fruits, c'est différent. Parmi ceux de Java, deux espèces méritent d'être particulièrement remarquées : la *pamplemousse*, grosse comme un melon, tient de l'orange et de la noix de coco ; le *mangoustan*, très petit, possède une saveur délicieuse, incomparable. Les oranges et les citrons ou limons aussi sont petits, et tout verts, ce qui m'étonne au point que j'ai de la peine à les croire réellement murs ; cependant ils sont excellents.

Dans la mer de Java où nous entrons, dans la mer de Chine et en général dans toute la Malaisie, les vents alisés changent de direction et même de loi, à cause de la configuration des terres, des îles, du continent asiatique. Au lieu de souffler constamment dans la même direction, pendant six mois ils soufflent dans un sens, et pendant six autres, dans un sens contraire, de sorte qu'il y a deux moussons, correspondant à une saison sèche et à une saison pluvieuse. De novembre à mai, dans la mer de

Java, le vent est Nord-Ouest et le temps pluvieux, orageux ; de mai à novembre, c'est la mousson du Sud-Est, les beaux jours. Dans la mer de Chine, la mousson du Nord-Est est sèche et souffle de novembre à mai ; celle du Sud-Ouest, humide, règne de mai à novembre. Dans cette mer, pendant le changement de moussons, un mois environ, il s'élève parfois des ouragans d'une violence extrême appelés *typhons*.

A trois heures et demie fait servir, repris notre route, par beau temps, jolie brise d'Ouest, toutes voiles et bonnettes dehors. Les bonnettes sont des voiles ajoutées aux autres voiles, pour ainsi dire en dehors du navire, quand le vent est favorable. Dans la soirée, la brise mollit graduellement. Vers dix heures et demie, venu à l'ancre par 35 brasses de chaîne, sur 14 1/2 brasses de fond, près de deux petites îles appelées *Les deux Frères*, que nous relevons NNO 1/2 N. Le lendemain 10, appareillé à sept heures du matin, par une faible brise du NO, et mouillé bientôt après à cause du calme. Le jour suivant, quelques officiers s'embarquent dans la gigue de tribord pour visiter les deux îles. Ils en rapportent des oiseaux, du fruit. Le soir, mis à la voile.

Ici commence une navigation véritablement fatigante, énervante. Sur le point de cesser, la mousson du NO est très faible, et semée d'orages et de pluies pendant lesquels s'élève ordinairement un peu de brise qui bientôt tombe complètement. A peine sommes-nous parfois d'une heure au mouillage qu'il faut appareiller, pour mouiller encore une

heure après, car il s'agit de profiter de chaque grain favorable, et d'un autre côté, de ne pas se laisser entraîner par un courant qui porte vers le Sud. Assez souvent, la nuit, l'aspirant de quart prévient le commandant qu'un grain va tomber à bord. Tout le monde alors est immédiatement debout; on lève l'ancre, on établit la voilure; après avoir marché une lieue, quelquefois moins, le calme recommence; l'ancre est jetée de nouveau, la voilure, serrée, et l'on se recouche trempé comme un canard. Quelquefois l'ancre est mouillée par une trentaine de brasses de profondeur, la lever, n'est pas peu de chose. La distance du détroit de la Sonde à Syngapoore où nous allons, par un bon vent, peut être aisément franchie en quatre ou cinq jours. Nous n'employons pas moins de vingt-huit jours pour faire ce trajet.

Un peu avant d'entrer dans le détroit de Gaspar, le calme nous surprend pendant plusieurs jours, entre les îles de Pulo Leat et de Pulo Lepa, ayant l'île de Gaspar dans le Nord, à grande distance. Du 19 au 24 nous ne bougeons, nous ne naviguons pour ainsi dire pas. Un trois mats espagnol, et un trois mats anglais venant de Chine, l'*Emeril Esly*, passent près de nous, se laissant dériver au courant. Nous mettons nos embarcations à la mer. Quelques officiers font une excursion à Pulo Leat, qui est inhabitée quoique fertile; je les accompagne, ce qui me procure le plaisir de me dégourdir les jambes. Marcher sur terre après quatre mois et demi de bord, fait un singulier effet. D'autres officiers vont reconnaître le lendemain, un banc de

corail, situé dans l'Est, à moins d'une lieue, sous eau, à peu de profondeur, *Discovery Rock*. J'obtiens de les accompagner également et suis tout ravi à la vue de ce corail de toute beauté dont nous rapportons quelques fragments.

Après une série de mouillages et d'appareillages des plus fatigante en vue de ces îles, puis dans le détroit de Syngapoore, manœuvres pendant lesquelles nous brisons notre tournevire, cordage-cable qui sert à lever l'ancre, et le jas d'une ancre de bossoir, nous arrivons enfin en rade de Syngapoore, le mercredi 3 avril, vers midi.

Situé sur une petite île séparée de la presqu'île de Malaca par une distance que les tigres franchissent à la nage, ce qui infeste la contrée, Syngapoore est un port franc récemment fondé par l'Angleterre et dont l'importance augmente chaque jour. Sa position géographique en fait une station maritime considérable, un point d'échanges, un centre de communication entre l'Europe et l'extrême Orient, entre l'Inde, la Chine, l'Indochine, et la Malaisie, l'Australie. Sur sa rade l'on voit des navires de toutes les nations, mais surtout des navires anglais, des bâtiments de guerre, de commerce, des steamers de la ligne postale, des jonques chinoises, etc. Entre ces navires circulent, à la voile, à l'aviron, des pirogues montées par des indigènes, admirablement découpées, hardiment maniées, qui les desservent nuit et jour; des chalands, grands bateaux plats pour le transport des marchandises; et des embarcations de toutes sortes parmi lesquelles bril-

lent celles des navires de guerre. Quoique la brise de terre et de mer y soit parfois très forte, qu'il sur-
gisse de temps en temps des grains et même quelques légers coups de vent, sa vaste rade enserrée par des îles aux collines gracieuses, verdoyantes, est sûre, commode et d'une grande salubrité. Ces brises régulières et bienfaisantes tempèrent singulièrement la chaleur d'un ciel situé à peu près sous la Ligne, à 1° 1/2 de Latitude Nord, où la mousson, inégale et variable, permet aux pluies de se produire à de courts intervalles, rapidement, presque à souhait. Les nuits de Syngapooore sont d'une beauté merveilleuse. Dormir à la belle étoile, sur le pont, est ici délicieux, sans danger.

A peine à l'ancre, et même avant d'y arriver, le *Macassar* est entouré d'embarcations, de pirogues remplies d'une population qui m'ébahit presque autant que le tapage infernal de la forêt vierge, à Santo-Thomas. Un mélange de Malais, d'Indous, de Persans, d'Arabes, de Nègres, de Chinois, d'Européens, de Créoles et d'individus nés du croisement de ces races, de gens gesticulant, baraguant toutes les langues, pour se recommander comme fournisseurs, ou pour vendre de tout, — les choses les plus disparates, le thé, le gingerbeer et des bijoux, des pierres précieuses; des curiosités, objets de paille et autres fabriqués dans les pays et localités voisins, et des vivres, des animaux, des oiseaux, des singes; de forts beaux joncs, des cannes, et du fruit, des ananas délicieux, de succulentes bananes, — ce monde étrange, fantastique, me stupéfie, me plonge dans un ravissement auquel je n'ose me lais-

ser aller, car il faut être à son poste, le service de chacun ayant dans ce moment une importance extrême; d'ailleurs l'aspect de cette rade si animée, si intéressante attire également nos regards, me remue aussi grandement. Premières impressions de ma vie de marin, combien profondément vous êtes gravées en moi!

Les grandes impressions nous sont données pour nous former. La vie, c'est la joie, la souffrance. La joie dilate l'âme, l'épanouit; la souffrance l'éclaire, la retrempe. Sentir fait comprendre, fait penser. Qui n'est pas puissamment ému par les choses puissantes, ne se développe pas, ses hautes facultés sont en souffrance. Parfois l'émotion se fait attendre, arrive après coup, cesse trop tôt, suivant nos dispositions, nos préoccupations. Quand l'émotion est étouffée, la réflexion, l'inspiration, qui par elle venaient à nous, s'en éloignent. Aujourd'hui les vibrations de l'âme sont paralysées par le matérialisme, par le besoin de briller, la soif insatiable de toutes les jouissances, par mille et une diversions, distractions et usages dont nous sommes l'esclave, le jouet. L'homme ainsi ne se contient plus, les enseignements salutaires lui échappent, il s'agit au milieu d'un monde qu'il ne comprend pas. En s'attachant ardemment aux objets d'un intérêt positif immédiat, son activité fiévreuse lui fait obtenir, grâce à des circonstances propices, des succès qui l'empêchent d'accorder aux intérêts élevés la sollicitude qu'ils réclament avant tout. Par suite et malgré des apparences trompeuses, ses horizons se rétrécissent continuellement, il s'étiole en réalité.

Syngapoore compte déjà une cinquantaine de mille habitants, dont les deux tiers sont Chinois, et 400 Européens seulement; elle est divisée en trois quartiers principaux : le quartier malais, à droite; européen, au centre; chinois et indou, à gauche. Une petite rivière où l'on débarque sépare ces deux derniers. En avant du quartier européen, contre la plage, est une promenade bordée d'arbres magnifiques, où le beau monde se réunit, les équipages circulent, le soir. Ici le cocher conduit en courant, à pied. Derrière la promenade se trouvent des hôtels pour les voyageurs, les habitations des négociants, tous entourés de jardins et situés dans de belles et larges rues; plus loin, les logements de la troupe, des officiers; et en haut de la colline du fond, la demeure du gouverneur, qui domine le tout.

L'hôtel où le consul général habite avec les siens jusqu'à notre départ, est tenu par un compatriote tournaisien, M. Dutronquoi, avec qui chacun de nous aime à causer, qui répond obligeamment à toutes nos questions, et en parfaite connaissance de cause, car depuis longtemps il habite ces contrées où plusieurs fois déjà il a, dans diverses spéculations, entreprises, réalisé et perdu toute une petite fortune, à Bornéo et en Chine. Par lui nous faisons la connaissance des officiers de la corvette française : *La Sabine*, mouillée en rade, non loin du *Macassar*. Ces messieurs nous témoignent immédiatement beaucoup de sympathies; les meilleures relations s'établissent de suite entre nous. Après avoir visité ensemble le quartier chinois, l'un d'eux,

l'enseigne de vaisseau de Maynard, nous conduit un jour chez un négociant chinois qu'il prétend être de ses amis. Entré dans une maison de belle apparence où nous le suivons, il salue respectueusement et dit gravement au maître du logis, en français, qu'il a l'honneur de lui présenter quelques-uns de ses amis. Stupéfait, ce négociant qui ne le connaît nullement et ne le comprend pas, lui offre néanmoins poliment un siège ainsi qu'à nous, et prononce quelques paroles interprétées aussitôt par notre introducteur comme une invitation, à laquelle il répond par le mot de : *tscha*, qui veut dire : thé. Le thé en effet nous est bientôt servi dans de charmantes petites tasses ; il est excellent. Le cigare, un bon Manille, aussi nous est offert, ainsi que des liqueurs. Nous leur faisons honneur. Ce bon accueil, en réponse à une plaisanterie un peu forte, nous met complètement en train. Nous quittons notre amphitryon dans les meilleurs termes, chacun de nous s'empresse de le remercier, de lui serrer la main. Mais nous nous sommes attardés, la nuit est venue, les magasins sont fermés. Éclairées par des transparents colorés, fort jolis, portant des inscriptions, probablement le nom, la profession des habitants, leurs arcades silencieuses forment contraste avec notre animation. Tout à coup une idée folle s'empare de l'un des aspirants français. D'un coup de canne il décroche en riant successivement plusieurs lanternes qui volent par terre. D'autres en font autant. La fête dégénère, nous allons trop loin. Nos rires, nos chansons, nos moqueries éveillent ces bons marchands chinois, excitent leur indigna-

tion. Nous sommes poursuivis. Quelques-uns, au nombre desquels je me trouve, éclairent la retraite, un transparent dans chaque main. Tout en riant de plus belle, nous gagnons lestement le canot major de la *Sabine*, qui nous attend. Ces diables de Chinois sont comme enragés. Sans la garde du pont, composée de sentinelles anglaises qui nous laissent passer sans difficulté, probablement parce que quelques-uns d'entre nous portent leur uniforme, et qui les arrêtent momentanément, ils nous atteindraient. Pour leur échapper, le canot major est obligé de s'éloigner au plus vite. Rien de plus comique et de plus étrange que notre position. Chargé au point de sombrer tant nous sommes nombreux, de nous forcer d'être tous immobiles, le canot est illuminé par nos transparents comme pour une fête glorieuse, quoiqu'il fuie une population dont les imprécations nous poursuivent au loin.

Plainte fut portée au gouvernement le lendemain. Le commandant Guérin, de la *Sabine*, étouffa l'affaire, sans doute en témoignant des regrets. Les Chinois ne nous gardèrent pas rancune. Lorsque nous visitâmes de nouveau leurs magasins pour continuer nos petites emplettes, ils parurent ignorer ce qui s'était passé. En agissant ainsi, ils firent preuve de sens et de cœur, et nous forcèrent de les aimer, de les estimer. Il faut se garder d'attacher aux offenses une importance exagérée, surtout quand le motif qui les a inspirées n'est pas un parti pris de nuire, d'humilier.

En ce moment, en avril 1844, la France possède une division de navires de guerre en station dans les mers de Chine. Cette division se compose de *l'Alcmène*, corvette de 30 canons; de la *Sabine*, corvette de 30 également; et de la *Sarcelle*, corvette de 16 pièces, à batterie barbette, mouillée comme la *Sabine* en rade de Syngapoore. *L'Alcmène* est à Manille.

J'ai dit que nous nous sommes liés immédiatement avec les officiers de la *Sabine*. Les mêmes rapports amicaux s'établissent entre l'état-major de la *Sarcelle* et le nôtre. Les commandants se font officiellement visite, absolument comme si le *Macassar* était navire de guerre. Les officiers suivent leur exemple. Peu de jours après notre arrivée, le dimanche 7, une fête, une représentation est donnée à bord de la *Sabine*, représentation à laquelle nous assistons tous, où notre commandant se trouve à la place d'honneur, ayant à sa droite le commandant Guérin, et à sa gauche le commandant Protêt, de la *Sarcelle*. Le spectacle se compose de deux vaudevilles : *Le Coiffeur et le Perruquier*, de Scribe; *L'Aveugle et son bâton*, de Varin et Laurencieux; il nous divertit fort; nous en avons vu de plus mauvais. Les rôles de M^{me} Desroches, de Justine, de Pélagie, d'Eudoxie remplis par des jeunes gens, MM. Georges et Narcisse, ne sont pas les plus mal rendus, les moins amusants. Au souper, après le spectacle, on fait de la musique. M. Estignac, jeune ingénieur-hydrographe doué d'une jolie voix de ténor, nous charme par de délicieux couplets.

Le samedi 13, je dîne à mon tour au consulat, où je suis seul invité. La conversation roule sur la difficulté de créer des débouchés lointains. La Belgique, nous l'avons dit déjà, cherchait alors à en établir par des efforts qui, s'ils ne répondirent pas à l'attente, servirent du moins à l'éclairer. Malheureusement, quelques mécomptes la découragèrent immédiatement. M. Moxhet, consul à Syngapoore, et M. Lanoy, consul-général à Manille, adressèrent l'un et l'autre au gouvernement des rapports intéressants sur la question. Actuellement, outre le *Macassar*, plusieurs navires montés par des équipages de l'État recommencent la grande navigation interrompue par les événements de la révolution. En même temps que nous, le *Charles*, l'*Emmanuel*, l'*Ambiorix*, le *Schelde* accomplissent successivement plusieurs voyages aux Indes. Ces efforts nous valent partout un bon accueil. En les appréciant au plus haut degré, les commandants français attirent sur nous la considération. Ils nous ont en grande estime et le montrent à chaque occasion. Un exemple : MM. Guérin et Protêt sont en visite à bord ; ils insistent pour faire la connaissance de chacun des officiers, des aspirants ; M. Van Schoubroeck et moi, nous sommes, à cette heure, dans un costume très léger, occupés à l'arrimage des marchandises, dans la cale ; nous ne pouvons aller à eux ; ces messieurs viennent à nous, ils descendent dans l'entrepont, où nous sommes ainsi présentés. Une grande partie de la sympathie qui nous est témoignée revient à l'équipage, je me plais à le reconnaître. Sa discipline, sa bonne volonté, son

énergie, sa capacité se révèlent à tous les yeux, à chaque instant. On ne lui épargne pas la besogne et il est toujours content. Parfois, après avoir travaillé comme quatre, fatigué, il trouve encore, quand il le faut, un élan vraiment merveilleux et qui pourtant s'explique : il se sait apprécié, on lui rend justice. Propre, laborieux, honnête, vaillant, par lui le *Macassar* fait partout bonne figure, impose presque à l'égal d'un navire de guerre.

A part les caisses de verres à vitres, nous plaçons avec peine les produits, d'ailleurs peu nombreux, composant notre cargaison; une certaine partie est laissée en consignation pour être vendue, à l'occasion, par le correspondant (anglais) de notre armateur.— Agir ainsi, ne pas exporter suivant les besoins, aux époques voulues, dans les conditions voulues; confier ses exportations à des capitaines qui eux-mêmes sont obligés d'avoir recours à des maisons étrangères intéressées à vous éloigner du marché, c'est s'exposer à des pertes considérables et pour ainsi dire inévitables. Mais souvent les gens les plus positifs s'égarent, se complaisent dans des illusions, tant les vérités les plus élémentaires, obscurcies par un monde de faiseurs, d'intrigants, sont difficilement admises, traduites dans les faits. L'expérience ne s'acquiert pas sans désastres.

M. Whampoo, chef d'une des premières maisons de commerce de Syngapoore, est Chinois, mais il s'exprime fort bien en anglais. Sa demeure en ville et ses magasins, sorte de lieu de réunion pour les étrangers, ainsi que ses employés, sont également chinois et intéressants. M. Whampoo fait des af-

faïences de tous genres, en grand, en petit, en détail, voire même des échanges, et jouit d'une excellente réputation. Maintes fois il nous promet de visiter notre pays, de venir nous voir, dans un tour d'Europe. Nous attendons encore la réalisation de sa promesse.

Quand nous ne sommes pas de garde ou de corvée, mes camarades de bord et moi, nous passons notre temps à fureter, à examiner d'aussi près qu'il nous est permis, ce quartier chinois et indou aux mœurs, à l'aspect si pittoresques, si étranges. Une chose nous frappe d'abord; nous ne voyons presque pas de femmes. Des Chinoises, il y en a fort peu, et ce petit nombre de beautés se dérobent aux regards des curieux. Les Indoues se montrent davantage, mais elles sont fort rares encore. Cela provient sans doute de ce que Syngapooore est tout récemment fondé. Je ne me lasse pas d'admirer la beauté du type indou. Ces hommes à moitié nus, à moitié sauvages se drapent dans un morceau de vêtement avec une noblesse étonnante. Le port chez eux est superbe et quoique le teint soit très foncé, la régularité, la délicatesse des traits rappellent la pureté, l'élégance de l'attique. Seulement la variété fait défaut, ils se ressemblent tous. Or, la variété, par laquelle brille notre civilisation, c'est l'infini, la supériorité. Chez eux les facultés élevées ont peu de développement; cependant ils imposent le respect. — Un temple indou, espèce de mosquée; une pagode fort jolie malgré ses magots; un théâtre chinois, en plein vent, où l'on joue la comédie, attirent aussi notre attention.

Un autre sujet d'études qui nous intéresse vivement, ce sont les installations, l'armement, les détails du service à bord des navires de guerre français où nous allons aussi souvent que possible, trop peu à notre gré et au gré de ces messieurs, qui nous accablent de politesses, d'amitiés. Malgré le désaccord qui existe entre le commandant Guérin et son second, lequel est suspendu momentanément de ses fonctions, l'ordre le plus parfait règne à bord, résultat extraordinaire dû autant à la vigueur des traditions en honneur dans la marine française qu'au mérite particulier des officiers. Le commandant Guérin est aimé, estimé des siens. Parti de France pour une croisière de cinq ans, quelques jours seulement après avoir épousé une toute jeune personne, à son retour il aura l'âge d'être retraité. Mais des circonstances particulières le favoriseront, le retiendront au service, où il obtiendra le grade de contre-amiral. Quoiqu'il commande déjà, le lieutenant de vaisseau Protêt est jeune encore. Officier brillant, instruit, séduisant; homme d'action et diplomate habile, le plus bel avenir semble lui être réservé. Nous le retrouverons un jour à Gorée, capitaine de vaisseau, gouverneur du Sénégal; il finira sur le champ de bataille, en brave, dans une affaire glorieuse, pendant la guerre de Chine, étant contre-amiral commandant l'artillerie à terre. Parmi les aspirants avec lesquels je sympathise particulièrement, je citerai MM. Aube et Renard; le premier, nature méridionale, impressionnable, intelligence vive; le second, nature laborieuse, tenace, caractère ferme. M. Aube est de la Provence; M. Renard,

de la Lorraine. Entre eux il y a contraste, opposition, lutte. La lutte est l'âme du monde.

Nous quittons Syngapoore, le lundi 15 avril, par une légère brise d'ouest, après avoir pris congé des officiers français et de notre compatriote, M. Dutronquoi. Seul notre commandant s'abstient de faire des adieux, mais il me charge d'aller de sa part l'excuser auprès du commandant de la *Sabine*, en prenant pour prétexte la besogne que lui donne le courrier d'Europe, qui vient d'arriver à l'instant. Trouvant ce prétexte détestable, j'y substitue un autre plus vraisemblable, les mauvaises nouvelles reçues de sa femme, qui en effet est gravement malade. Mon stratagème réussit, je parviens à rendre M. Van den Broeck et sa famille intéressants.

Avril est une saison où la mousson change, passe du sud-ouest au nord-est. Des brises variables, des calmes, des orages, des grains et des coups de vent la caractérisent. Parfois, pas tous les ans, surgissent des typhons. Les typhons, nous l'avons dit déjà, sont des ouragans d'une violence extrême qui font courir aux navires les plus grands dangers. Il est rare que l'on en sorte tout à fait sain et sauf, sans avarie notable. Un reste de la mousson du sud-ouest nous favorise d'abord, le 17 nous sommes en vue de Poolo Aor. — Confectionné, puis établi une nouvelle corne de brigantine et une bôme. Profité de plusieurs jours de beau temps pour peindre le navire à l'extérieur. Dépassé successivement puis guindé les mats de perruche, de grand et de petit perroquet, après en avoir coupé la flèche. Une

trombe dans le sud-est, à grande distance, le 25, par temps orageux et petite brise de l'est. En vue, le 28, Poolo Sapata; le 29 et le 30, Poolo Cécir de mer, Catwyck, quelques grands navires européens et deux jonques.

La mer de Chine n'est pas seulement dangereuse à cette époque de l'année, à l'époque des typhons, elle est dangereuse en tout temps à cause de la difficulté de reconnaître et d'éviter de nombreuses roches sur lesquelles des courants variables en intensité et en direction portent parfois les bâtiments sans que l'on s'en doute. Quand par suite de pluies, il y a eu impossibilité réitérée de prendre des observations de la hauteur des astres au-dessus de l'horizon, alors on ne parvient plus à constater d'une manière suffisamment précise la situation du navire, à connaître la force et le sens des courants auxquels il est soumis, la navigation devient aventureuse. Un jour, dans le voisinage d'une de ces dernières îles, par un temps clair, le calme nous surprend; nous remarquons que le courant nous porte sur terre; les ancres sont prêtes pour le mouillage, mais la grande profondeur de l'eau ne permet pas de mouiller; nous approchons toujours; on sonde continuellement dans l'espoir de trouver près des brisants un fond convenable, que les indications des cartes nous font espérer; la situation devient critique. Tout à coup, la brise trace au loin sur l'horizon une ligne foncée qui s'avance graduellement; la mer se couvre de plis gracieux, vers lesquels tous les yeux sont fixés; nous orientons nos voiles pour recevoir le bienfaisant zéphir; l'air s'anime, le souffle l'agite;

nos voiles hautes se gonflent; le *Macassar* frémit d'aise; bientôt il s'élance joyeusement, nos cœurs se dilatent tout à fait.

Durant cette traversée, il faut constamment veiller avec le plus grand soin, car les sautes de vents, les grains sont très fréquents et non sans danger. Aussi les aspirants sont-ils employés en sous ordre, le commandement du quart est-il confié aux enseignes de vaisseau. Je suis de service avec M. Baillieu, en second. Dans la nuit du 9 au 10 mai, pendant une saute de vent avec pluie et une manœuvre ardue, alors que tout le monde travaille activement, je vois un homme recouvert d'une capote et d'un chapeau de mauvais temps, de matelot, immobile, inoccupé. Je l'interpelle et lui ordonne vivement de monter pour aider ses camarades. Il ne me répond pas, il ne bouge pas. Furieux, je l'empoigne par le collet, le secoue violemment, en le faisant pirouetter sur ses talons, et lui arrache enfin des exclamations qui me font tressaillir quand, par elles, je reconnais le commandant lui-même. Confus, je m'empresse d'exprimer des excuses. Il ne m'adresse aucun reproche, car c'est lui qui par son silence est en faute et non pas moi. Cependant la manœuvre terminée, pour me punir de mon excès de zèle sans doute, il ordonne à M. Baillieu de me faire immédiatement déverguer la perruche qui vient de se déchirer et d'en enverguer moi-même une autre. Je monte immédiatement avec les matelots et j'accomplis la corvée sans murmurer.

Les bons rapports établis entre le consul général et nous, par suite d'une estime réciproque née pro-

gressivement, de la lutte, irritent d'autant plus le commandant qu'il est forcé de contenir ses sentiments. M. Lanoy aime à causer avec nous, à l'occasion, des pays que nous visitons ensemble et des choses de notre métier. Toujours épris de sa femme, qu'il épousa peu de jours avant de s'embarquer, il s'en occupe sans cesse sans négliger les choses sérieuses, car il s'adonne à l'étude de l'histoire du commerce des Indes, de la Chine, de l'extrême Orient. M^{me} Lanoy aime l'élégance, à plaire, mais elle est fort réservée. Son père est tout autre; ancien soldat de l'empire, il nous redit ses campagnes avec bonheur. Presque enfant encore à notre départ, M^{lle} Lanoy s'est développée et embellie si bien pendant ces six mois où, forcée de s'observer sans cesse, de réfléchir continuellement, son besoin naturel d'expansion a été contenu, qu'elle est devenue une jeune personne charmante, dont un de nos officiers recherche la main. Lorsqu'une femme ni sotte ni laide, se trouve amenée à partager nos habitudes, à vivre dans notre société, aisément elle nous tourne la tête. Pour se distraire, par besoin d'activité, le commandant, lui, maltraite les animaux et se livre à des essais, apporte des changements qui ne sont pas toujours heureux. C'est ainsi qu'il fait scier les bittes du grand mât ! Le second, M. Hoed, son cousin, se prête à ses caprices; il lui serait difficile d'ailleurs de faire autrement. M. Bailieu bougonne en silence. M. Picard s'efforce de maintenir la bonne harmonie. Le docteur Reiss, qui dîne avec les officiers et se trouve logé au poste, avec nous, suscite partout des discussions plus ou

moins scientifiques. Mais on trouve au poste, parmi nous, la cordialité, la franchise et, à certaines heures, aux moments de répit, la gaieté, l'entrain, la bonne plaisanterie. Ce n'est pas toujours la bonhomie de M. Antheunis qui excite le rire ; à mon tour j'obtiens une fois les honneurs sans conteste.

Le hublot qui éclaire la chambre où je suis logé avec M. Tratsaert et se trouve contre et un peu au-dessus de mon lit, le lit supérieur, installé par lui, à sa façon, à l'anglaise d'abord, puis à la russe, à la turque, me cause des ennuis dont je ne me préoccupe pas assez. Parfois la mer l'ouvre subitement, ma literie est inondée. Une nuit que confiant dans un procédé nouveau de fermeture extraordinairement vanté, je dors bien tranquillement, tout à coup une vague me surprend ; me croyant à l'eau, je m'élance et retombe dans la chambre. Immédiatement M. Tratsaert s'occupe du hublot et me demande de lui passer un marteau pour le fermer. Éperdu encore, hors de moi, je lui passe mon poli-affiloir ! Nos camarades accourent, et m'achèvent par leurs quolibets.

Le 19 mai, après 34 jours de traversée, nous apercevons la terre devant, l'île de Luçon, la principale des Philippines ; c'est à Manille, sa capitale, que nous allons prendre une cargaison. Nous avons atteint la longitude de 120 degrés, ce qui fait huit heures de différence avec le temps de Greenwich. Le matin, en se levant, on pense aux amis absents, qui dans ce moment en sont encore à la soirée de la veille ! A midi nous relevons l'île de Gorégidor E 1/4 NE et Mindoro SSE 1/2 S, p. c. A 5 heures, en travers de Corrégidor ; une chaloupe de

guerre nous hèle, nous accoste; nous entrons dans l'immense baie de Manille.

Située par 13° de latitude Nord, la baie de Manille est presque circulaire et fermée par l'île de Corrégidor, qui se trouve à peu près au milieu du goulet; les deux passes n'ont pas, ensemble, la largeur de l'entrée de la baie de Santo-Thomas, un quart de lieue. Sa longueur est d'environ un demi degré, dix lieues, et sa largeur n'est guères moindre. C'est toute une mer. A gauche, la côte est basse; celle de droite présente, à une grande distance, des monts élevés. Malgré son immensité, la baie étant à peu près hermétiquement fermée, et son fond, généralement très bon, les navires y mouillent en toute sécurité.

Vers sept heures et demie, aperçu le feu de Manille; gouverné sur lui. A dix heures, commencé à diminuer de toile. A onze heures, cargué et serré les voiles, venu au mouillage par huit brasses de fond, un peu après avoir dépassé *Cavité*, petit port de guerre et de construction situé sur la rive droite, à environ trois lieues de Manille. Au jour, appareillé, couru vent arrière sous le grand hunier et le grand foc, et mouillé vers huit heures en rade de Manille, par cinq brasses de fond, au milieu de nombreux navires à l'ancre, mais dont aucun bâtiment de guerre. A Syngapoore, on parlait anglais; ici, c'est l'espagnol. Dans les pays transatlantiques, ces deux langues sont le plus répandues; après elles viennent le portugais et le hollandais, puis l'allemand, le français. Manille et la Havane, deux reines

de l'Océan, montrent dans leurs traits le passé glorieux de l'Espagne.

On débarque ordinairement près de l'embouchure du Passig, rivière beaucoup plus importante que celle de Syngapoore, laquelle en réalité n'est qu'une crique formée par la mer ; en remontant la rivière à une certaine distance, on entre dans le faubourg de Binondo. La ville est fortifiée et peu considérable par elle-même, mais avec ses faubourgs, elle compte une population de 160,000 âmes, dont quelques milliers de Chinois ; la plus grande partie, indigène et appartenant à la race malaise, s'appelle Tagale. A l'intérieur, dans les montagnes, un peuple encore indompté échappe au joug de l'Espagne à force de courage.

Manille forme contraste avec Syngapoore par les proportions de sa population féminine. Dans une seule fabrique de cigares appartenant à l'État, qui garde le monopole de la fabrication, plusieurs milliers de femmes sont journellement employées. L'ordre règne sans effort dans cet établissement, que l'on obtient facilement de visiter. Habituees à ces visites, les ouvrières n'y prennent pas garde, l'ouvrage n'en souffre pas. Le Tagale aime à travailler en prenant ses aises, comme l'Espagnol, dont il parle du reste la langue et adopte les mœurs avec facilité. Aucune nation ne possède autant que la nation espagnole le don de s'assimiler les races déchues, de se fusionner avec elles, de les relever. Ce don tient au caractère. L'Espagnol vise moins à la domination qu'à la gloire. N'ayant pas l'âpreté au gain ni l'esprit méthodique des peuples les plus

avancés en civilisation, il allie en lui la grâce et l'énergie. Plus brutal en apparence qu'en réalité, la perfection sociale qu'il poursuit ne consiste pas en une foule de petits raffinements, cette perfection se trouve à la portée des humbles, de gens simples qui sont heureux de la poursuivre avec lui. Manille étonne par sa sérénité. — Sans le voisinage et les excitations des États-Unis, la Havane serait probablement encore, comme Manille, fidèle, unie à la mère-patrie.

Si l'Espagnol, qui est passionné, se contient peu, manque d'ordre, d'assiduité au travail, d'ardeur pour le progrès du jour, c'est qu'il prise plus sa liberté que des succès obtenus par des procédés odieux, en se pliant à des règles, à une législation destructive de l'individualisme, de la dignité. Dans une civilisation en déclin, où la crainte du mal, le sentiment religieux n'existent plus, la notion du devoir s'affaiblit, se dénature; l'inspiration généreuse, saine, qui exalte et enseigne le dévouement, est remplacée par l'art d'étendre les moyens de procurer à chacun la plus grande somme de jouissances, art qui fait naître les aspirations dangereuses. Dans cette civilisation, le matérialisme domine, les caractères s'abaissent; pour briller et conserver ses richesses, l'homme a recours à des expédients, à des compromis qui tuent la vie morale; la conscience affaissée engendre un malaise, un marasme auxquels on s'efforce d'échapper par l'enivrement. Quand un courant d'idées justes et de sévères leçons conduiront la société à veiller sur elle-même en se réformant, le peuple espagnol,

éminemment apte aux grandes choses, brillera de nouveau. En attendant, par un laisser aller qui fait plaisir à voir, après avoir appelé l'attention du monde sur les déchus, il les relève en vivant en quelque sorte avec eux et comme eux. La sérénité de Manille était indispensable pour faire apprécier notre civilisation en Chine. Sans cette preuve de force, l'expédition de M. Lagrenée qui part de France au moment où le *Macassar* arrive à Manille, cette expédition ne serait pas accueillie, les portes de la Chine et du Japon se trouveraient pour longtemps encore fermées aux étrangers.

Un pantalon blanc, une chemise blanche, un chapeau de paille, quelquefois aussi une paire de souliers composent l'habillement du Tagale. La femme se drappe dans une pièce d'étoffe sans fin qui s'enroule autour de la taille; une sorte de vareuse flottante en tissu léger, qui laisse à nus les bras, la ceinture, et de petites babouches complètent son vêtement. De tous les Malais, les Tagales sont ceux qui se rapprochent le plus des Européens. Le Javanais porte les cheveux longs, comme la femme, et suit un culte qui semble inspiré par le mahométisme; le Tagale porte les cheveux comme nous, et il est catholique.

Une habitude détestable qu'il possède, c'est celle de mâcher du bétel. Sans cesse il mordille quelque morceau de cette plante grimpante, enroulé dans une feuille verte contenant une sorte de chaux. Sa bouche ainsi salie par une sorte de jus rougeâtre rappelle celle de nos chiqueurs, ses imitateurs, très probablement. A part cette habitude, le Ta-

gale aime la propreté; il se baigne chaque jour.

Le peuple de Manille est d'un commerce aussi sûr, paraît aussi civilisé que celui de la plupart de nos grandes villes. A la sortie de la grande fabrique de cigares, les femmes montrent une retenue qu'on ne trouve pas toujours chez nous.

En frappant l'imagination orientale, le catholicisme se fait accepter de ces populations. Ce qui nuit à la propagation des idées, c'est l'intolérance, non le fanatisme. Le fanatique se distingue de l'intolérant en ce qu'il est toujours courageux. L'intolérance vient de l'excès d'amour-propre, procure de la satisfaction; le fanatisme découle de la foi, expose à mille tortures. Alliée à la force seulement, la foi est oppressive, barbare; unie à la raison, elle engendre la puissance, qui fournit les moyens de rayonner, de créer l'ordre, l'harmonie, par le sacrifice, le sentiment du devoir.

Seul port des Philippines ouvert aux étrangers, Manille fait un grand commerce avec l'Europe et la Chine. Ses principales exportations consistent en tabac, sucre, cordages, ouvrages en paille, tissus d'ananas, de coco et autres. Les magasins chinois occupent particulièrement notre attention; ils sont très riches, très intéressants; on y est accueilli avec affabilité; vous y entrez comme chez un ami; on vous offre un cigare, un siège; vous êtes libre d'acheter ou de ne pas acheter; seulement il est bon de marchander. La vue des objets de Chine produit le désir de rapporter des souvenirs, des cadeaux. Nous nous ruinons tous en achats. Ma solde ne suffit pas; je suis obligé d'emprunter pour



faire quelques achats. Parfois, rarement, quand je descends à terre, je me permets de dîner à l'hôtel. L'hôtel Blanco n'est pas bien cher pourtant. C'est notre lieu ordinaire de réunion, en ville. A l'hôtel Gaskell, plus important et situé près de la mer, sont reçus et expédiés les ordres qui concernent le bord, tant pour le personnel du navire que pour la cargaison, les provisions, etc.

De grandes fêtes ont lieu à Manille pendant notre séjour, à l'occasion de l'avènement de la princesse Isabelle au trône d'Espagne.

Des fêtes données à Manille à l'occasion de l'avènement d'Isabelle, je ne me rappelle pas grand chose. Les jours de service, du bord je voyais à terre tirer de beaux feux d'artifices par les Chinois, qui excellent particulièrement dans ce genre de divertissement. Un dimanche, à mon tour je descends en ville de bonne heure pour voir la fête. La chaleur est extrême, et le soleil, brûlant. Les voitures sont à des prix inabordables. Avec quelques camarades, je suis à pied la foule, dans la ville proprement dite d'abord, aux églises, aux monuments; puis à la promenade, où le beau monde afflue dans des équipages nombreux; malheureusement l'ombre y est rare; pour les piétons, cette course en plein soleil est peu attrayante. Nous nous réfugions pendant quelques instants dans une espèce de société, de Casino fréquenté par les officiers de la garnison, mais l'occasion de faire leur connaissance, et ainsi de nous renseigner, ne se présente pas. A l'hôtel nous sommes plus heureux. Le soir, nous allons

voir les illuminations, entendre la musique militaire sur la place, en face de l'hôtel du gouverneur où, dans une sorte de loge extérieure, à l'étage, se tiennent, l'épée nue, deux officiers, immobiles comme des statues, en attendant sa seigneurie le gouverneur qui; peu soucieux sans doute de prendre part à la fête, de plaire au public, ne paraît que très tard. Nous continuons à flâner, à rôder partout. En général, les foules, les cohues m'ennuient, mais ici la population composée de types étranges, variés, est amusante, c'est elle-même qui pour moi forme le véritable spectacle. Vers minuit, un violent orage avec pluie battante nous surprend dans un quartier éloigné du faubourg de Binondo où, tant bien que mal, nous passons la nuit.

Ce qu'on fume de cigares dans une journée comme celle-ci est inimaginable, — plus de trois paquets, de trente cigares. — Partout où l'on va, on vous présente des cigares et du feu, le *jocksteak* allumé. On ne se fait pas d'idée en Europe du parfum exquis, de la saveur délicieuse du cigare de Manille, car le tabac dont il est fabriqué, de même que le thé, perd considérablement de ses qualités pendant les traversées, à bord. A Manille, on l'allume par le petit bout, il est vite consommé. Les plus gros et les meilleurs (N° 3) reviennent à 4 1/2 centimes la pièce. Ceux que l'on achète au détail, par douzaines, sont aussi bons que les autres mais ils ont moins d'apparence; il reviennent à peine à 3 centimes. Tous sont du même tabac; ce tabac où quelques-uns s'imaginent trouver du narcotique, de l'opium, sans doute à cause de son arôme, est



absolument naturel ; jamais il n'occasionna, ni à mes camarades ni à moi, malgré nos excès, le moindre désagrément.

Outre les nattes et objets ordinaires, on fabrique à Manille des tissus en paille d'une grande beauté dont on fait des chapeaux, des porte-cigares et même des vêtements qui ont l'aspect, la souplesse de la soie, et sont à peine connus en Europe. Le *pinia* est un tissu d'anana d'une finesse merveilleuse, qui remplace notre batiste, pour chemises, mouchoirs. Pour rapporter des curiosités, de jolis cadeaux, rien de plus facile, on le voit : il ne faut qu'un peu d'argent. Malheureusement j'en manque comme la plupart de ces messieurs, ce qui ne nous empêche pas d'acheter quand même, car ces milliers de produits chinois et indiens, ces laques, ces soies, ces ouvrages en ivoire, en écaille, etc., et le désir de plaire à sa famille, à ses amis, de leur montrer qu'on a pensé à eux, rendent ingénieux, font accomplir des prodiges. Nous engageons l'avenir, mais qu'importe, l'avenir n'est-il pas à nous, qui avons vingt ans ? Durant les quatre à cinq mois de notre traversée de retour, ne ferons-nous pas d'ailleurs des économies qui nous permettront de nous rattraper, d'arriver au pays à flot ? Donc chacun se laisse plus ou moins aller, et emballe soigneusement ses petits achats ; pour les abriter, on les entoure de vétyver, qui ici est abondant ; plusieurs vont même jusqu'à se permettre d'acheter pour quelques piastres (le piastre est de 5 fr. 40) un coffre en bois de cèdre inattaquable par les vers et fort beau du reste, où ils casent religieusement leurs précieuses richesses.

En ce moment, nous trouvons aisément un chargement pour le retour; le fret, à Manille, pour l'Europe, est élevé; en outre le prix du sucre se trouve dans les conditions indiquées au commandant, par l'armateur, pour acheter. Notre cargaison ne se compose guères que de sucre, dont les balles sont faciles à arrimer; et de bois de Sapan, de rotins, avec lesquels nous formons une bonne garniture, le long des parois du bord. La cale et l'entrepont en sont complètement remplis. Autant nous étions à l'aise jusqu'ici, autant maintenant nous sommes encombrés. Le navire est bondé, son tirant d'eau est de 19 pieds. Une partie des barils à eau, placés sur le pont, entre les caronnades, où ils sont maintenus solidement, gênent la manœuvre, la circulation. Dans notre poste, c'est bien pis, hélas ! Nos deux sabords de chasse se trouvent fermés, condamnés; nos hublots ne peuvent plus s'ouvrir; on n'y voit plus, et l'on étouffe, tant le sucre échauffé, convertit l'intérieur du navire en fournaise. Pour y arriver, on passe dans un couloir étroit formé dans la cargaison à l'aide de tringles en bois; jour et nuit, une veilleuse brûle, nous marchons à tâtons. Ce n'est pas tout. Avec le sucre et le bois, les rotins, apportés à bord dans de grandes embarcations, se sont glissés une foule d'ennemis terribles, depuis le rat, le cancrela (espèce de grosse mouche semblable aux bêtes dites : de boulanger), jusqu'au scorpion; déjà ils foisonnent, ils ne nous laissent pas tranquilles, ils viennent pour ainsi dire boire, manger, dormir avec nous. Une nuit, étant couché, je sens la patte d'un rat se

promener sur ma figure, son museau s'approcher de ma bouche, sans doute pour y puiser; m'éveiller, frapper, m'atteindre, me recoucher sur l'autre côté et me rendormir bel et bien fut l'affaire d'un moment. Mes camarades aussi sont héroïques. Quelques-uns cependant supportent moins bien les ennuis, mais ils sont soutenus par la force morale des autres. A part quelques imprécations qui de temps en temps nous échappent, nous faisons de nécessité vertu; les mots naïfs de M. Anthéunis ont plus de succès que jamais, la gaité reste notre compagne; décidément le commandant ne nous vaincra pas!

Quitté Manille lundi 17 juin, vers huit heures et demie du matin, par une faible brise d'Est. Pour revenir en Europe nous toucherons à Batavia où, suivant les indications du consul général, M. Lanoy, resté maintenant à Manille, nous devons aller prendre, pour le repatrier, l'équipage et l'état-major du navire belge *le Charles*, perdu dans le détroit de « Macassar » sur un banc de sable et forcément abandonné à des bandes de pirates, entre les mains desquels ce personnel échappa avec peine. Après avoir passé une huitaine de jours dans des embarcations, il atterrit à Macassar, d'où il fut transporté à Batavia par un navire de la marine hollandaise, en attendant une occasion de retour. Notre passage dans le détroit de la Sonde ayant été signalé à Batavia, il est probable que le *Macassar* y est attendu.

Le 19, à midi, la pointe Nord de l'île des Chèvres : Est-Nord-Est $1/2$ Est, et la pointe Sud de l'île de Luban : Est-Sud-Est $1/2$ E. Pluie, grains,

brise variable du Sud-Ouest. Pris un ris dans les huniers. L'écoute de misaine se brise, la voile se déchire, le petit foc aussi; remplacé ces voiles. Par les mouvements du navire, une odeur infecte se dégage de la cale, qui atteint la peinture des cloisons du poste au point de la faire passer en quelques heures de la couleur jaune-clair au gris-foncé.

La mousson du Sud-Ouest se trouve maintenant parfaitement établie dans la mer de Chine; cette mousson contraire nous oblige à revenir par une autre direction, par l'archipel des îles Soloo, le détroit de Macassar, la mer de Java. La route n'est ni moins pénible ni moins périlleuse, mais elle est moins longue; dans ces détroits, les vents sont plus variables, d'ailleurs la mousson du Sud-Est qui règne dans la mer de Java nous est propice.

En général nous rencontrons de faibles brises variables du Sud-Ouest au Sud-Est, ce qui nous oblige à manœuvrer souvent, à courir des bordées; parfois nous recevons des grains, de la pluie, des orages; il faut prendre beaucoup de précautions; les sautes de vents et les courants, les calmes, dans le voisinage d'îles, de roches, quand l'eau par sa grande profondeur ne permet pas de mouiller, sont extrêmement dangereux. De temps en temps surviennent de fortes brises, mais de courte durée. Rarement nous avons le plaisir de courir vent arrière, ou même sous l'allure du *largue*, d'avancer lestement. Le 25 juin, huit jours après notre départ de Manille, nous avons à peine dépassé l'île de Mindoro, dont nous relevons, à midi, la pointe Sud

dans le NNE $1/2$ E. Le soir, par ciel chargé, faible brise du Sud avec forts grains, aperçu, de la vergue de hune, une roche dans le S $1/4$ SO. Viré de bord à neuf et à onze heures. Pris un ris devant et derrière, serré les perroquets. Rétabli la voilure au jour. A midi du 26, faible brise d'Ouest; un navire en vue courant comme nous; l'île de Panay : Est-Sud-Est; et des roches s'étendant du SSO au OSO.

Le 27, pluie, grains; pris des ris; à quatre heures, Black Rock dans l'Est; rétabli la voilure; viré de bord plusieurs fois, pour des vents variables du SSO à l'ESE. L'île de Neyros en vue, le 28. Le matin du 29, terre dans le SE $1/4$ E; reconnu l'île de Mindanao. Largué les ris, changé la route, mis des bonnettes; jolie brise d'Est. Le 30, forte pluie, grain violent, saute de vent; des trombes en vue, pour l'une desquelles, vers midi, on cargue les huniers. Le 1^{er} juillet, nous passons devant plusieurs îles flottantes, amas de terre assez considérables reliés par de la végétation et peuplés d'oiseaux, d'insectes. Le 3, au jour, aperçu l'île de Samboy, reconnu Mindanao et Basselan; fait le détroit de Basselan, dans l'archipel des Soloo, par temps couvert, faible brise variable du Sud-Ouest. Perdu Basselan de vue, le 4; entré dans la mer des Célèbes; à midi, latitude : $5^{\circ} 51'$ nord; longitude : $123^{\circ} 3'$ Est; des navires en vue.

Dans cette mer des Célèbes, nous sommes plus à l'aise, étant loin de terre, des dangers. Les vents règnent de l'Ouest, mais très faibles et avec des intermittences de calme, des grains, de la pluie. Les voiliers et les charpentiers travaillent à des ré-

parations. Le 10, par temps calme, la chaleur est étouffante; aperçu le lendemain matin à huit heures, la pointe Nord de l'île de Célèbes dans le SSE. Le 12, par temps à grains, jolie brise du SSO, serré les perroquets pour un grain du ONO; un peu plus tard, cargué les voiles, reçu une partie de trombe à bord; pris deux ris; fortes raffales; cargué huniers et misaine; à sec de voile. Après ces grains, largué les ris, changé les voiles déchirées, rétabli la voilure. A midi du 13, le Cap Dunda de l'île de Célèbes dans le SSO $1\frac{1}{2}$ O.

Nous voici dans le détroit de Macassar, hors des calmes et des trompes, mais le temps reste couvert et à grains; les vents varient toujours beaucoup; cependant ils tendent déjà à se fixer à l'Est, ou plutôt au Sud-Est. Le 14, vers six heures du soir, nous apercevons les terres élevées de Bornéo, mais en général nous nous tenons plus près de Célèbes que de Bornéo. Successivement défilent devant nous le cap, la montagne, les flots de Dunda; le pic Timol; les pointes Tongo, Kyle, Bankey et le cap William, de Célèbes. Le temps s'embellit de plus en plus; le 20, en vue des deux Frères, des îles Leat. Nous entrons dans la mer de Java. La mousson du Sud-Est nous fait rapidement avancer. Le 24, au matin, au moment de faire terre, une brume épaisse survient; sondé 12, 10, 7 et 6 brasses; dans une éclaircie, aperçu le cap Marimon; la brume se dissipe. Manœuvré selon le vent et les passes, pour venir au mouillage en dehors de la rade de Batavia, en aval de l'île de Dompur, où nous mouillons à midi et demi. Le 1^{er} officier se rend à



Batavia, par ordre, dans le canot-major. Changé de voilure; mis les embarcations à la mer; enlevé les coquillages attachés au navire, à la flottaison. Plusieurs bâtimens hollandais qui vont à Batavia, dont nous sommes encore éloignés de plusieurs lieues, ou qui en reviennent, passent près de nous. L'un d'eux que nous hélons, le trois-mâts barque *Bata-vier*, nous aborde. De part et d'autre, il y a de légères avaries; notre sous-barbe de clinfoc et notre draille de grand foc sont cassées; chez lui, deux daviers en bois et quelques cordages du grément d'artimon se trouvent brisés.

Le 1^{er} officier, M. Hoed, a pour mission de prendre les mesures nécessaires, achats de vivres et autres, pour repatrier à notre bord l'équipage du brick *le Charles*, naufragé comme nous l'avons dit, dans le cas où il serait encore à Batavia. Avec deux de mes camarades, MM. Tratsaert et Van Schoubroeck, j'ai la bonne fortune de l'accompagner dans cette agréable mission. Depuis le débarquement du consul général, et à mesure que s'avance le terme du voyage, le commandant se montre plus traitable pour nous; probablement la vaillance avec laquelle nous supportons les ennuis qu'il nous occasionne est la cause de ce changement. Par contre nous éprouvons d'autres désagréments; la nourriture n'est plus aussi bonne, nos provisions, nos vivres commencent singulièrement à se gâter. Le mauvais air, les mauvais aliments m'ont atteint; depuis quelques jours, une fièvre me mine, j'ai l'estomac dérangé; toutefois je me garde d'avoir recours aux lumières de la Faculté, dans laquelle j'ai peu de

confiance; ce malaise et la perspective de passer plusieurs heures en canot, par un soleil brûlant, me font presque avec peine accompagner M. Hoed. Néanmoins je n'hésite nullement, car je tiens à remplir mon service jusqu'au bout. Nous partons. Le temps est calme, la chaleur étouffante; mais bientôt la brise de mer s'élève; sous l'impulsion de sa voile, peu à peu le canot-major s'élance et bondit joyeusement; mes compagnons sont d'une humeur charmante, les matelots aussi. Devant nous se déroule le panorama des îles et des navires qui ornent la rade de Batavia. A cette vue, l'émotion me gagne, mon mal disparaît.

Nous passons rapidement entre tous les navires de la rade et remontons de même la rivière, jusqu'à *Jacatra*, la Batavia primitive, où se trouvent les magasins, les bureaux du commerce. Le besoin de luxe, de respirer un air pur portèrent la population européenne à habiter les plaines de l'intérieur, plaines maintenant coupées par des canaux et ornées d'habitations du meilleur goût. Quelques-unes de ces habitations ressemblent à des temples grecs; toutes sont entourées de jardins riants et de corps de bâtiments particuliers, pour les écuries, les cuisines, la domesticité. Tenues avec soin comme les villas de la Gueldre, des environs d'Arnhem, les villas de *Molenvliet*, de *Weltevreden* offrent un coup-d'œil enchanteur.

L'aspect de ces opulents quartiers me remplit d'enthousiasme. Pour comble de satisfaction, nous recevons, de patriotes inconnus qui habitent Batavia, un accueil chaleureux. Immédiatement, ces



messieurs se mettent à notre disposition pour nous renseigner et de toutes manières. Cependant nous n'avons que quelques heures à leur accorder car nous apprenons que l'équipage du *Charles* est parti, à bord d'un navire anglais. Notre mission devient sans objet, il ne nous reste plus qu'à faire quelques emplettes et à rejoindre le bord au plus tôt. Nos compatriotes se chargent de ces emplettes; tout en les fêtant, ils veillent sur nos matelots, afin que tous soient prêts à l'heure fixée pour le départ du canot; puis ils nous enlèvent chez eux. MM. Hoed et Van Schoubroeck vont chez M. Huybrechs, négociant notable; M. Tratsaert et moi, chez M. Sayers, bruxellois qui tient l'*Hôtel de Provence*, l'un des premiers de Java. D'autres Belges, MM. De Fienne, Tilmont, ne nous quittent pas.

Après un dîner qui me paraît exquis et pour cause, auquel je fais honneur, que je savoure malgré mon indisposition, nous parcourons, en voitures découvertes, à l'heure de la promenade, les parties les plus belles de cette somptueuse fille de l'Europe et de l'Inde. A *Konings-Plein*, M. Sayers nous présente, M. Tratsaert et moi, à quelques compatriotes. Plus tard, nous nous réunissons pour retourner à bord; mais avant de partir, on porte force toasts, à la patrie, aux amis absents, à tout ce que l'on aime; les cœurs sont émus, ils vibrent à l'unisson. Le retour vers le canot forme un cortège de voitures; derrière chacune d'elles se tiennent, debout, des domestiques, une torche à la main. A toute volée si pas avec ensemble, nous chantons la *Brabançonne*, sans qu'aucun Hollandais paraisse s'en

fâcher. Ce léger excès, cette grande effusion, sous un ciel ardent, m'agitent singulièrement. Nous parlons. L'obscurité est complète; cependant nous déployons notre voile; la brise de terre fraîchit; gouverner, dans cette position, n'est pas facile; le plus ancien aspirant, M. Tratsaert, est à la barre; une petite boussole nous guide, on se dirige comme on peut. La responsabilité tient M. Tratsaert en éveil. Nous, nous nous endormons. Impossible de nous réveiller, M. Hoed moins que les autres. Les matelots, heureusement, ont été plus sobres que nous, ils obéissent à M. Tratsaert. Au jour, quand nous ouvrons les yeux, nous voyons le canot à l'ancre, sous le vent d'une île, à plus de deux lieues du *Macassar*, que l'on ne distingue même pas encore. Il a plu pendant la nuit, et je ne m'en suis pas aperçu; je me sens frais et dispos. Loin de me nuire, cette secousse m'a guéri.

Le canot-major est de retour vers neuf heures; appareillé immédiatement. Fait route pour le détroit de la Sonde, par petite brise d'Est variable. Mouillé en travers de Bothom, le soir, vers onze heures. A six heures et demie, levé l'ancre. A midi du 26 juillet, en travers d'Anyers; mis en panne pendant une demi-heure; des chaloupes malaises viennent vendre des vivres à bord. Nous traversons le détroit de la Sonde assez lestement. A minuit, le pic de Krakato ENE : huit lieues. La brise force, varie; éclairs, grains. Rentré les ancres et les chaînes. A midi du 27, Lat. : 7° 6' S; Long. : 104° 9' E. Les vents ne tardent pas à passer au Sud-Est, la houle déjà

est reparue; nous sommes de nouveau dans l'Océan, dans les alizés.

Le mois d'août, ici, c'est l'hiver, la saison des fortes brises. En général les vents alisés sont très variables en direction et en intensité, avons-nous dit déjà. Quand l'alizé du Sud-Est où nous nous trouvons, passe au SSE, au Sud, le navire fatigue beaucoup; il lutte contre le vent, contre la mer et tangue fortement; le pont se trouve alors constamment mouillé par les embruns de lames, par des lames elles-mêmes qui tombent à bord, et le gréement, le navire souffrent grandement. Le 4 et le 5 août, par grand frais du Sud et grosse mer, pris trois ris devant et deux ris derrière; l'itague, puis la drisse de grand foc se brisent, ainsi que la suspensoir de corne de goëlette; les garde-corps et bastingages de guibre sont emportés; deux barils à eau sont défoncés; le bâtiment fait 22 pouces d'eau par quart; une voie d'eau est reconnue sous les porte-haubans de misaine. Lorsqu'un navire travaille beaucoup, les coutures de ses bordages s'ouvrent plus ou moins, l'eau s'infiltré dans la cale, il faut pomper presque continuellement. Ses coutures sont ouvertes aussi quand il a été longtemps exposé au soleil, mais elles se ferment quand par l'humidité, le bois vient à se gonfler. Nous ne sommes donc pas étonnés d'avoir à pomper souvent, et pour ce qui est de la voie d'eau observée, nous y obvions en établissant sous les porte-haubans qui, à bord du *Macassar* sont très grands, une espèce de garniture en rotins formant coussin, pour amortir les secousses occasionnées par les vagues. — Huit

hommes à réparer les voiles; les charpentiers, à confectionner un autre bout-dehors de clinfoc. — Quelques jours après, nous sommes encore obligés de prendre des ris; en outre nous faisons une triste découverte : le mât de beaupré est craqué à l'étambrai. — Rentré le bout-dehors de grand foc, calé le mât de petit perroquet, installé de nouveaux haubans de beaupré, un faux étai de misaine et finalement renforcé le beaupré par un placard de 5 pouces d'épaisseur tenu à l'aide de boulons et roustures. — Malgré tout, nous filons encore en moyenne 7 à 8 nœuds, soit un demi-degré, dix lieues par quart. Le 12 août, le temps change, devient menaçant, le ciel se charge dans le SO, un gros temps de cette partie se déclare, les huniers sont mis au bas ris, et la misaine se défonce dans une raffale. Ceci marque notre arrivée dans la zone des vents variables, par 25° S et 62° E, à la hauteur de la pointe Sud de l'île de Madagascar. Après ce début, le temps s'améliore, il est même meilleur que celui que nous avons eu dans les alizés. Nous pouvons à l'aise raidir notre gréement, étais, haubans, galhaubans, remettre en place le bout-dehors de grand foc, guinder le mat de petit perroquet. — Charpentiers et voiliers à diverses réparations; les calfats, à calfater les coutures de la serre-bauquière, qui font de l'eau.

Le 24 août, par 31° S. et 38° O., à la hauteur de Port-Natal, nous entrons dans les vents d'Ouest, les tempêtes du cap de Bonne-Espérance s'annoncent déjà; mis à la cape sous le grand hunier au bas ris, la misaine avec le ris pris et l'artimon; une

lame défonce le panneau des maîtres; franchi la pompe à chaque quart; le bâtiment fait en moyenne 20 pouces d'eau. Le temps se modère, le 26. Le 28 et le 29, le vent passe au NE. Le 1^{er} septembre, par une tempête de SO, nous apercevons la terre d'Afrique, la pointe Hood, à grande distance. A 25', 8 lieues de terre, sondé à midi, du 3; pas de fond, avec 150 brasses. La tempête recommence le 4. Deux fortes lames embarquées par l'avant se répandent dans les cabines de la dunette. Des avaries à la cargaison près de l'archi-pompe, par des infiltrations à travers le trou du cabestan, sont probables. Le navire fatigue considérablement. Le mauvais temps reprend le 7. Mis en panne, le 8, pour hisser à bord une balle de coton. La vergue barrée se craque; mis cette vergue sur le pont pour la réparer; installé une flèche en cul. Par 36° S. et 15° 21' O, le 10, le temps s'améliore, mais la mer reste grosse; filé 8 et 9 nœuds; nous doublons, à grande distance, le cap de Bonne-Espérance. Dans les environs du cap, les coups le vent sont fréquents et la mer souvent mauvaise; sur le banc des *Aiguilles*, qui longe la côte, un courant très fort, qui porte à l'Ouest, permet aux navires d'avancer malgré les vents d'Ouest. Assez fréquemment du reste, l'on rencontre des vents d'Est qui règnent pendant un jour ou deux. Une nuit, que nous avons ainsi toutes voiles et bonnettes dehors, je fais remarquer à M. Tratsaert, mon chef de quart, combien la marche du navire se trouve retardée depuis quelques instants par une forte houle venant de l'avant, de l'Ouest. Comme moi, M. Tratsaert s'attend à une

saute de vent; il me charge de prévenir le commandant afin de pouvoir rentrer les bonnettes. Ne croyant pas à nos prévisions, le commandant ordonne de les laisser. Une demie-heure après, le vent saute tout à coup; mais grâce à notre vigilance, il y a peu d'avaries, quelques bouts-dehors brisés seulement; cependant, en changeant de direction, le vent augmente, nous ne tardons pas à être à la cape, presque à sec de voile.

A peine avons-nous doublé le cap de Bonne-Espérance que le temps s'embellit; bientôt les vents passent du SO au Sud, puis au SSE, au SE. Mis en place la vergue barrée réparée, rétabli le perroquet de fougue et la perruche. Le beau temps, l'alizé du SE dans lequel nous rentrons nous permettent de réparer la poulaine, les petites avaries, et de peindre, de faire la toilette du navire. Le 20, par 22° 7' S, 0° 22' O, et beau temps, jolie brise, belle mer, vers trois heures, ayant toutes voiles et bonnettes dehors, le bâtiment filant de 6 à 7 nœuds, le matelot Brabans, occupé à peindre, tombe à la mer, du porte-haubans d'artimon. Lui jeter une cage à poules en guise de bouée, mettre en panne, une embarcation à l'eau, le saisir, le ramener à bord ne prend guères plus d'un quart d'heure. Le plus grand danger auquel Brabans, qui est bon nageur, vient d'échapper, ce sont les coups de bec et les griffes de plusieurs albatros et pigeons du cap, nos compagnons obstinés de voyage, qui se sont jetés sur lui. — Hélé, à six heures, un trois-mâts anglais venant de Calcutta, qui a 80 jours de mer.

Le 23, à midi : 16° 48' S, 4° 55' O. Monté les

chaînes, mis les ancrs au bossoir. Pendant la nuit, cargué les basses voiles; en panne sous les huniers et les perroquets. Au jour, à cinq heures et demie, aperçu Sainte-Hélène dans le NE. Mouillé en rade à midi, par 25 brasses de fond devant 90 brasses de chaîne. Relevé l'église de Jamstown : S $1/2$ E. Goudronné le navire à la flottaison, peint la batterie, à l'extérieur. Rempli les barriques à eau.

L'aspect de cette île, de cette terre volcanique, lave, matière calcinée recouverte çà et là de quelque végétation, est aussi imposant que les souvenirs qui s'y rattachent. Bien que le corps de Napoléon vienne d'être enlevé, qu'aucun de mes camarades n'aime le chauvinisme (l'ouvrage dont la lecture a eu le plus de succès pendant le voyage, parmi nous et parmi les officiers français à qui nous l'avons prêté, est *l'Histoire de dix ans*, de L. Blanc), chacun s'empresse, en descendant à terre, d'accomplir comme une sorte de pèlerinage, une visite au tombeau et à la maison de l'empereur. Le caveau est dans un pli de terrain verdoyant, à l'endroit le plus riant de l'île, près d'une habitation où Napoléon allait de temps en temps se reposer. La dame de l'habitation, avec qui l'empereur causait souvent, nous présente un registre, que nous signons. Il y a de la noblesse dans ses traits, du recueillement dans son maintien. Je voudrais l'interroger sur l'homme illustre qu'elle a connu ; la crainte d'être indiscret me retient. Le caveau est profond mais très ordinaire; je détache des murs un peu de plâtre, et du saule, quelques feuilles. Chose triste à dire, je ne trouverai pas l'occasion, à mon retour, de les

offrir, de faire plaisir à quelqu'un, pas même à un vieux soldat ; influencé par cette indifférence générale, un jour je douterai de moi, de mes impressions, de ma pensée, je jetterai au vent ces souvenirs de voyage qui me retracent des illusions. Je prends la peine de les rapporter, parce que je ne connais pas encore le dédain des grands hommes qui caractérise notre époque.

La maison de l'empereur n'est guères qu'une maisonnette ; il n'y a pas d'étage, pas de véranda ; les appartements sont bas, et les murs peu épais. Évidemment Napoléon était traité comme le premier venu, on prenait plaisir à lui faire sentir sa chute. Le respect du malheureux, qui distingue les âmes élevées, n'est pas un trait de notre temps. L'empereur se crut obligé de faire respecter en lui le génie, l'infortune, l'élu d'un grand peuple. La lutte le tua.

Quitté la rade de Sainte-Hélène le jeudi 26 septembre 1844, à quatre heures du soir, par beau temps et jolie brise d'Est. A onze heures, perdu l'île de vue dans le SSE.

L'alizé, Est d'abord, en quittant Sainte-Hélène, pendant deux jours, passe ensuite au SE, où il se maintient en variant seulement jusqu'au SSE, et souffle modérément. En moyenne nous filons 6 nœuds, 2 lieues à l'heure. La mer et le temps qui sont superbes, nous permettent de continuer à peindre complètement le navire, et d'achever la réparation des petites avaries. Nous traversons ainsi la ligne, toutes voiles et bonnettes dehors. Deux jours après, le

9 octobre, par $2^{\circ} 54'$ N. et $22^{\circ} 44'$ O. à midi, le vent passe au SSO; nous entrons dans la zone des calmes, des horizons chargés, de ciels orageux et des brises variables, parmi lesquelles la brise d'Ouest domine cependant, zone parallèle à l'équateur et plus ou moins rapprochée de celui-ci, plus ou moins étendue, suivant l'époque de l'année. Nous en sortons le 15, par $9^{\circ} 37'$ N. et $23^{\circ} 48'$ O. à midi, après avoir, pendant une semaine, changé d'environ un degré en latitude par jour, ce qui est satisfaisant, car il arrive parfois que les calmes se prolongent, qu'on emploie plusieurs semaines à passer d'un alizé à l'autre. Durant ce temps, il nous fallut manœuvrer souvent, pour des brises variables et légères, folles, et des grains, des orages où il y avait plus de pluie que de vent; nous rencontrâmes beaucoup de navires; l'un d'eux, l'*Indus*, de Dundee, nous remit des lettres pour l'Angleterre.

A mesure que nous nous élevons dans notre hémisphère, l'alizé fraîchit. Le 19 : 15° N., 31° O.; très forte brise, serré et changé le grand perroquet déchiré en le carguant; serré le grand foc et la brigantine. Le lendemain, grand frais de vent, grosse mer, pluie; le navire tangue fortement; pris deux ris dans le petit hunier. Le surlendemain, reçu plusieurs grains, cargué la goëlette, qui se déchire. Le jour suivant, le temps se modère; rétabli peu à peu la voilure. Le vent reste à l'ENE, où il est fixé depuis plusieurs jours, il varie peu. Malgré que le bâtiment fatigue beaucoup parfois, l'équipage continue la toilette du bord, à peindre le navire à l'intérieur, ainsi que la mâture, les embarcations, pen-

dant tout cet alizé du Nord-Est, qui se termine assez brusquement, le 24, par 26° N et 33° O ; calme; la brise se fait de l'Ouest; le 26, elle passe au Nord, avec grains; puis au NE, en mollissant peu à peu. Elle s'élève du SO, le 2 novembre, par 34° N et 38° O ; fraîchit, le 3; passe subitement au NE, le 4 au matin, et en forçant tellement que nous sommes obligés de mettre à la cape sous les huniers au bas ris; très forte mer. — Le temps se modère. — Hélé, le 6, le trois-mâts barque hollandais *Laurent Coster*, parti de Sainte-Hélène un jour avant nous.

Les vents repassent à l'Ouest, le 8 novembre; et s'élèvent, le 11, au point de nous forcer à prendre tous les ris du perroquet de fougue, trois ris dans les autres huniers, de serrer la grande voile, la goëlette et le grand foc. Le 12, une pluie abat la mer et le vent. Après une brume épaisse, par 46° N et 24° O, le 13, la brise se fait du Sud au SSO, en augmentant progressivement jusqu'à la tempête; le 14, sous les huniers au bas ris, devant et derrière; le grand hunier, trois ris pris; et les basses voiles avec leurs ris pris. Tout à coup, pendant la nuit, le vent saute au Nord dans un grain, puis il tombe; le navire roule considérablement, à embarquer de l'eau par-dessus les bastingages; nous craignons pour la mâture. Une brise de SSO s'élève dans la matinée du 15 et fraîchit bientôt; la mer tombe, le temps s'éclaircit. Hissé le pavillon, le 16, pour le brick de guerre anglais le *Petrel*, courant à contre-bord. Latitude : 48° 22' N; longitude : 9° 21' O, le 17; préparé les lignes de sonde; monté

100 à 120 brasses de chaque chaîne. Mardi, 18 : 49° 11'; 5° 25'; mis les ancres au bossoir; à sept heures du soir, sondé : 40 brasses, fond de sable et de coquillage; à dix heures : 45 brasses, sable blanc; et, à onze heures, le feu du *Start* dans le NE 1/4 N !

Pour comprendre la grande impression que me cause la vue de ce premier phare de la côte anglaise, il faut, à vingt ans, être revenu d'un premier voyage aux Indes; avoir passé en mer douze mois sur treize; depuis cinq mois, habiter un lieu infect, malsain, sans air ni lumière, peuplé de rats, de toutes sortes d'insectes dégoûtants; s'être nourri d'aliments gâtés, de viande salée puante, de légumes secs rongés par les vers, de biscuits moisissés, d'eau corrompue; et se trouver entouré de gens atteints du scorbut, d'une maladie hideuse due à la mauvaise alimentation. Pendant que se déroule à nos regards le panorama majestueux des rives de la Grande-Bretagne; que notre beau trois-mâts, sorti victorieux de sa lutte contre les éléments et coquettement paré, fraîchement décoré, déploie joyeusement ses ailes à la brise favorable, par une superbe journée d'automne et une mer caressante sillonnée de nombreux navires; que des embarcations nous accostent, nous apportent les premiers vivres frais, et qu'un bon plat de pommes de terre est savouré par nous comme ne le sont pas les mets les plus exquis à la table des rois, trois ou quatre de nos matelots, de nos compagnons de voyage, jeunes gens de vingt-cinq ans au plus, malgré tous nos soins, se meurent du scorbut dans leurs hamacs

suspendus à l'entrée du logement des sous-officiers. A cette nouvelle : *terre en vue* ! l'un d'eux, le matelot De Zouter, un de nos tambours, encourage son voisin, le nommé Maes, homme d'une stature herculéenne mais aussi miné que lui par le terrible mal, il lui annonce que les vivres plantureux et l'aspect des vertes digues de l'Escaut l'auront bientôt rétabli. La nuit suivante, ce même De Zouter meurt; et sa prédiction s'accomplit, son compagnon Maes se rétablit peu à peu.

A midi, du 19, Portland dans le N. 1/4 NE. A huit heures, le feu des Needels : N. 3/4 E. Perdu de vue le feu de Sainte-Catherine, dans le NO 1/4 N, à onze heures et demie; un quart d'heure après, aperçu celui de Beachy-Head : NO 1/4 O; le bateau pilote belge en vue. Vers une heure, embarqué le pilote de mer. Gouverné et manœuvré selon ses indications. Ostende dans le OSO, le 21, à huit heures du matin. Vers 10 heures, embarqué le pilote de rivière en rade de Flessingue. Mouillé en travers de Winkennest, à cinq heures.

Le lendemain 22 novembre, arrivé à Anvers. Quelques heures avant l'arrivée, le commandant qui, comme nous l'avons dit déjà, s'est progressivement adouci vis-à-vis de chacun, à mesure qu'approche le terme du voyage, sans doute parce que sa conscience lui reproche les ennuis qu'à l'aide de son âme damnée, le schiper Girardin, il a créés à tous, appelle l'un après l'autre les officiers et les aspirants dans son cabinet, afin de les féliciter, de leur exprimer sa satisfaction pour leur conduite. Mon tour venu, je réponds à ce compliment par un :

« Merci, commandant ; n'y a-t-il plus rien de vos ordres » ? de manière à lui prouver que je ne suis pas sa dupe, ce qui me permet de dire, peu de jours après, en réponse aux félicitations de M. Lahure, le directeur de la marine, notre chef, que « si le commandant est content de moi, je ne suis pas du tout content de lui. » Ces voyages m'ont singulièrement formé. Je ne suis plus ce novice dont les questions naïves attestent une ignorance du métier qui pour quelques-uns fait plaisir à voir ; grâce aux conseils et aux exemples que m'ont donnés mes camarades, M. Michel particulièrement, et à ma bonne volonté, en moins de deux ans je suis parvenu à un point que je n'ai guères dépassé depuis, et cela par une raison bien simple, c'est qu'ayant saisi combien, en Belgique, l'opinion est remplie de préjugés relativement à la marine, se trouve incapable d'apprécier les bienfaits de cette institution, toute ardeur s'est par suite éteinte en moi, il ne me fut plus possible de prendre ma carrière au sérieux.

Une de mes plus grandes satisfactions en arrivant au pays, fut de ne plus me trouver sous les ordres du commandant Vandebroek. M. Michel et moi, nous reçûmes immédiatement l'ordre de nous embarquer à bord de la canonnière n° 5, commandée par M. l'enseigne de vaisseau T. Hoed, canonnière faisant partie de la station de l'Escaut.

Esprit vain, inquiet, jaloux, soupçonneux, le commandant Vandebroek ne négligea aucune occasion de nous humilier pendant le voyage, même en dernier lieu, lorsque craignant pour sa réputa-

tion, nos appréciations et nos rapports sur sa conduite, il fut amené à se modérer, à ne plus susciter ces occasions. La dignité avec laquelle nous supportâmes nos ennuis, la fierté que nous montrâmes dans notre soumission, avaient fini par le mettre mal à l'aise avec nous, aspirants ; toutefois il sut toujours parvenir à s'assurer des points d'appui dans son entourage, parmi les officiers logés comme lui dans la dunette et forcés plus que nous de subir ses caprices. Impitoyable quand il trouvait quelque apparence de négligence, une erreur quelconque, sa manière de punir était d'humilier outre mesure. Sentant son infériorité sous le rapport de l'élévation de sentiment, du respect de soi-même, plus encore que par les vides de son éducation, de son instruction, il cherchait à nous dominer moralement, en affectant parfois une gentillesse de manières propre à nous désarmer, et en pratiquant la maxime : diviser pour régner. Pour diviser, il prenait soin de ménager celui que le mérite rend ambitieux, que le favoritisme rend indulgent. Cherchant à nous convertir en flatteurs, pour lui plaire nous aurions dû porter la soumission jusqu'à approuver ses odieux caprices. L'application des lois militaires, à bord d'un navire de commerce, le portait naturellement au despotisme ; s'il n'avait pas été contenu, il fut devenu cruel, inhumain. Déjà, en guise de passe-temps, il se plaisait à lancer des traits, des flèches garnies d'aiguilles, aux animaux. Sans l'attitude courageuse et à la fois respectueuse, sévère, de quelques-uns, en face de ce jeu barbare, M. Vandebroeck ne se fut certainement pas arrêté

en si beau chemin. La vie du bord avec un pareil chef tient à la fois des ennuis des mauvais ménages et de ceux de la prison.

M. Hoed, le commandant de notre canonnière, se fie entièrement à M. Michel et à moi pour les soins du service; rarement il vient à bord. C'est le meilleur moyen de nous stimuler. Un autre stimulant peu agréable celui-là, est le choix singulier fait par M. Schokel, le commandant de la flottille, pour composer notre équipage. Tous les plus mauvais sujets des divers bâtiments nous sont envoyés; le contre-maître de manœuvre, Rombault, que M. Vandenbroeck et le schiper Girardin ont positivement abruti, se trouve embarqué avec eux en même temps. Heureusement M. Michel et moi, nous comprenons le service de la même manière, il y a entre nous unité de vues, unité d'action. Nous donnons d'abord l'exemple de la sévérité en nous astreignant à remplir l'un et l'autre notre service plus rigoureusement que ne le font habituellement les officiers des canonnières, sans tomber dans l'absurde cependant, dans l'excès de zèle. Les sacrifices que nous nous imposons pour établir l'ordre sans prendre plaisir à les dompter, font impression sur nos gens. D'un autre côté, avec regret mais sans hésiter nous punissons impitoyablement, immédiatement, quand il y a lieu. Encouragé par nous, le maître Rombault prend confiance; il réprime ou signale toutes les infractions; conquiert peu à peu de l'autorité, de l'ascendant; et trouve l'énergie nécessaire pour faire apprécier son honnêteté, sa capacité, sa droiture, pour se relever. A

mesure que s'obtient ce résultat, M. Michel, qui remplit les fonctions de premier officier, prend davantage ses aises; il se repose sur moi des soins du service. Nous restons en de si bons termes ensemble que nous avons loué un appartement en commun, en ville. Pendant la quinzaine où la canonnière se trouve en rade d'Anvers, nous y couchons tous les deux, mais celui qui est de garde reste à bord jusqu'au soir; dans la quinzaine où elle se trouve aux avant-postes, c'est ordinairement moi qui reste à bord, et dans mes moments de loisir, j'ai pour distractions la promenade dans les polders, la conversation du docteur Sterkx, le médecin de la quarantaine, qui habite le Doel, et de temps en temps celle des officiers de l'armée détachés aux forts Lillo et Liefkenshoek. Par suite des équipages accordés aux armateurs pour la navigation des Indes, deux canonnières seulement restent armées, les n^{os} 5 et 7, ainsi que le *Congrès*, le navire commandé par le chef de la flottille, M. le capitaine-lieutenant de vaisseau Schokel; les autres sont presque toutes vendues; le produit de la vente est employé aux frais de construction d'un brick de 20 canons, pour lequel on ne sera pas obligé de demander des fonds aux Chambres.

Le service de la quarantaine consiste à s'assurer de la provenance des navires qui remontent l'Escaut, à faire mouiller en rade de Doël ceux qui sont suspects, jusqu'au terme fixé, suivant les prescriptions du médecin. Le service du bord est réglé, en rade d'Anvers, par les ordres donnés habituellement à l'aide de signaux, sur le *Congrès*, et se trouve

conforme à celui de ce bâtiment ; aux avant-postes, il se fait suivant des règlements, un emploi du temps dont on ne dévie que pour cause majeure. Les occupations consistent principalement à apprendre l'équipage à manœuvrer les voiles, les embarcations, en exercices du canon, du fusil, du sabre, du pistolet ; l'instruction se complète à l'aide de mille et un détails et travaux nécessités par l'entretien du navire et de son personnel. La plupart de nos matelots sont de jeunes novices que nous plions en peu de temps à la discipline, à la vie du bord, qui passent ensuite sur les bâtiments en destination de l'Inde, où ils se forment à la mer.

L'union fait la force. L'unité dans le commandement nous permet d'accomplir des tours de force. Voici venir le carnaval, les jours où les matelots sont le plus tentés de se relâcher, de courir des bordées à terre. Notre canonnière est au Doël ; ils ne peuvent, comme en rade d'Anvers, aller alternativement, par moitié, passer le dimanche à terre. Mais les occasions de désertir pour un jour ou deux ne leur manquent pas : outre le service ordinaire des embarcations pour les vivres, etc., ils me conduisent, pendant ce carnaval, chaque soir en canot soit à Lillo où je prends le bateau *beurtman* pour Anvers, soit jusqu'à Anvers même où je passe la nuit au bal, et viennent me reprendre le lendemain de très bonne heure ; cela dure pendant quatre jours, depuis le samedi soir jusqu'au mercredi matin. Pas un ne s'écarte de son devoir. Ils savent que si je n'avais pas confiance en eux je ne quitterais pas mon poste, et ils tiennent à me montrer qu'ils

sont sensibles à cette preuve d'estime, que je puis avoir confiance. Comprenant qu'en m'astreignant à remplir mon service, après avoir passé six heures en canot par du mauvais temps et quitté le bal pour revenir à bord, je me donne plus de peines que je n'ai de plaisir, ils se disent sans doute qu'à ma place ils ne seraient pas capables d'en faire autant, de se contenir à ce point. M. Schokel que je reconnais au théâtre des Variétés sous son domino et qui me voit parfaitement, est sans doute aussi de leur avis, puisque après avoir rencontré dans la même soirée mon commandant, M. Hoed, et un peu après M. Michel et moi, il ne punit aucun de nous. Dans notre petite marine comme dans toutes les marines en général, on tient à la discipline, mais à l'esprit plus qu'à la lettre. En faisant comme s'il ne nous avait pas vus, M. Schokel prouve que s'il est sévère, c'est pour imprimer en nous le sentiment du devoir; le but atteint, il se montre indulgent, les actes audacieux et intelligents ne lui déplaisent pas.

Pour avoir de l'avancement, les aspirants ayant deux ans de grade doivent satisfaire à un examen portant principalement sur la pratique du métier. A mon examen, il se passe un fait étrange. Parmi les calculs qui me sont demandés, celui de l'*angle horaire*, servant à déterminer la longitude, que je faisais ordinairement sans erreur une ou deux fois par jour en voyage, est manqué; un autre, le calcul de la latitude par la résolution de plusieurs triangles sphériques, beaucoup plus difficile et plus long, que je n'ai jamais fait, est réussi. Après les avoir exa-

minés, mes juges se regardent en riant, puis me remettent le premier calcul en mains. Je le vérifie et trouve bientôt l'erreur. Léger dans le premier cas, j'ai été consciencieux dans le second ; somme toute, j'ai fait preuve de capacité, mon examen est déclaré satisfaisant.

Après quatre à cinq mois passés à bord de la canonnière n° 5, je reçois l'ordre de m'embarquer de nouveau sur le *Macassar*, dont l'état-major est ainsi composé : deux enseignes, MM. Swarts, commandant, et Baillieu, second ; trois aspirants de première classe, MM. Michel, Sinkel, Van Schoubroeck ; M. Van Tilborg, médecin, sous aide-major ; M. Pasquini, officier d'administration. A l'exception de ces deux derniers, mes autres compagnons de voyage me sont connus, j'ai navigué avec eux ; l'harmonie règne entre nous. Il n'en est pas de même entre le commandant et le second. Ils ont l'un envers l'autre des préventions que les circonstances ne tarderont pas à développer au point de produire des effets désastreux. M. Swarts est une nature sanguine, un caractère ouvert, expansif, trop expansif même ; plus réservé, M. Baillieu pose parfois des actes incompréhensibles et s'exprime difficilement. Bons marins, sortis tous les deux de la marine de commerce, l'un doute peu de lui, et possède une certaine facilité qui, les circonstances aidant, le fait réussir en toutes choses, lui donne l'élan, augmente son activité ; l'autre, plus consciencieux, se trouve paralysé par suite de difficultés provenant de son désir de bien faire et d'une succession de con-

trariétés qui le rendent susceptible, irritable. S'ils étaient disposés à se faire mutuellement des concessions, ils pourraient s'entendre, car au fond ce sont de braves gens, qui devraient s'estimer réciproquement; mais la crainte, en cédant, de montrer de la faiblesse, de donner prise à l'abus, les retient également. Il s'en suit qu'il y a dans leurs rapports des réticences continuelles et des arrières pensées regrettables, de mauvais germes prêts à se développer. Bien qu'il ne soit encore qu'aspirant, M. Michel jouit déjà dans le métier d'une autorité méritée; actif, intelligent, il remplit son service avec aisance, avec précision; apte à tous les emplois, son zèle est très grand mais sans exagération. Le commandant, qui ne s'observe pas beaucoup, lui témoigne une considération et des sympathies blessantes pour le second, M. Baillieu, dont celui-ci se préoccupe trop peu. Il en résulte que M. Swarts est tenté de traiter directement des affaires du service avec M. Michel, qui naturellement est entraîné à accepter peu à peu les fonctions de second de M. Baillieu, et à appuyer le commandant dans ses errements, dans sa lutte avec ce dernier. Avant notre départ déjà, j'ai le pressentiment des difficultés qui naîtront de cet état de choses, et j'en suis attristé; étant bien avec tous ces messieurs, je désire conserver intacts ces bons rapports. Je ne dois pas me donner de peine pour prouver à M. Swarts que je ne suis plus le novice qu'il a vu arriver, dont il se moquait à bord de la *Louise*; il ne doit pas s'en donner davantage pour me démontrer que les petites erreurs de manœuvre, où le font verser dès



le début son inadvertance et son manque d'habitude de manier un trois-mâts, ne l'empêchent pas d'être à la hauteur de sa tâche.


Quoique l'espèce de navigation aux Indes à laquelle est employée en ce moment la marine de l'État soit destructive des qualités militaires, néanmoins depuis ces voyages, nos camarades de l'armée ont pour nous toutes sortes d'attentions. Beaucoup d'entre eux s'empressent de faire notre connaissance; le public est tenté de les imiter. Les artistes aussi viennent nous voir, examiner les curiosités que nous avons rapportées. C'est ainsi que je fais la connaissance de M. Slingeneyer qui, tout jeune encore, est déjà renommé, et que deux des lanternes enlevées aux Chinois, à Syngapoore, passent dans son atelier. Le matérialisme ne sévit pas encore au point de rendre le public indifférent, blasé. Tout en continuant de considérer nos canonnières avec dédain, les Anversois se plaisent en général à causer avec nous, s'intéressent à nos voyages, à nos ennuis, à nos privations, ils nous questionnent sur le résultat commercial de l'entreprise, les chances de réussite de l'exportation, etc. Cependant parmi les aspirants, plusieurs font entendre de justes plaintes. Nous ne sommes pas entrés dans la marine militaire, disent-ils, nous n'avons pas achevé nos études, passé des examens, pour accomplir une besogne qui fait de nous les serviteurs de gens riches, de marchands.

Il est certain que notre éducation et notre instruction, l'objectif, les aspirations d'un officier de la marine militaire sont incompatibles avec le mé-

tier qu'on nous fait remplir, métier étranger à la carrière, à la profession du soldat, qui somme toute, est la nôtre. En Belgique, les officiers de la marine marchande eux-mêmes ne sont pas traités comme ils devraient l'être, selon le courage, l'intelligence, l'activité qu'ils déploient. Je pense comme mes camarades, mais je ne me plains pas parce que je sais que nos plaintes ne seront pas écoutées. Si ma nature me porte aisément à la révolte, elle me porte aussi facilement à la résignation ; faire du tapage quand on ne peut aboutir, prendre des demi-résolutions ne me convient pas. Étant en congé, je fis une visite officielle à M. Lahure, notre chef ; il me demanda, comme je l'ai dit déjà, pourquoi je n'étais pas content de mon ex-commandant, M. Vandebroeck qui, lui, se montrait satisfait ne moi ; je répondis que la seule manière de m'expliquer à ce sujet serait de formuler une plainte par écrit, ce dont je croyais devoir m'abstenir, étant convaincu de l'impossibilité d'aboutir. Par besoin d'appui, M. Lahure, qui était mal avec M. Schokel, continua de favoriser M. Vandebroeck. Mais un jour la bombe éclata : MM. Pougin, Tielemans, Tack, Ducolombier, eurent le courage de protester énergiquement et par écrit contre leur embarquement à bord d'un navire commandé par cet officier. Une enquête eut lieu. Des faits graves furent révélés. Néanmoins, pour commencer, ces messieurs furent les uns emprisonnés, les autres frappés d'arrêts forcés. Le coup n'en fut que plus rude. M. Vandebroeck ne s'en releva pas. Cette exécution produisit le meilleur effet : l'autorité gagna

en moralité, en honnêteté et chacun avec elle.

Avant de repartir pour l'Inde, je demandai et j'obtins un congé de quinze jours, que je passai chez mon père, à Amsterdam. Marié de nouveau depuis quelques années, à la veuve d'un officier d'artillerie qui elle-même avait de sa première union un fils plus jeune que moi, lequel devint plus tard officier dans la marine marchande et mourut à Java, mon père n'eut aucun enfant du second lit. Femme excellente, nature simple et droite, ma belle-mère ne parlait pas le français; je dus, pour faire sa connaissance, mettre à profit mon flamand. A Amsterdam, je m'occupai plus des établissements maritimes que des musées; je n'avais pas encore alors de penchant prédominant.



TROISIÈME PARTIE.

Le lecteur trouvera peut-être ce récit aride, peu amusant. Je n'ai pas promis de faire un roman. Mon but n'est pas non plus de poser en héros. On ne doit voir ici, dans cette espèce d'aperçu historique de notre petite marine, qu'une étude de l'homme en général, de mœurs spéciales, et d'éléments d'éducation et de prospérité, de développement dont on ne tient pas assez compte dans notre pays. Rendre le public moins étranger qu'il ne l'est à la connaissance de la vie maritime; dissiper ses préventions contre l'émigration et les entreprises lointaines; le porter à se créer des débouchés directs outre-mer, pour que la Belgique soit plus indépendante, plus forte, plus appréciée, tel est le point de vue auquel je me place pour faire ce récit. Pour qu'il soit plus complet, plus varié, je retracerai plus tard les voyages artistiques que je fis, étant en disponibilité de service, aux principaux musées et monuments de l'Europe. L'étude des intérêts matériels, pour qui veut voir clair dans la question sociale, doit précéder celle des intérêts élevés. Après avoir progressivement résumé cette première étude dans la narration de mes voyages

maritimes, je résumerai de même la seconde dans la narration de mes pérégrinations artistiques. Pour le moment, il s'agit de montrer ce qu'a été mon deuxième, puis mon troisième voyage aux Indes, et, sans cesser d'être vrai, d'éviter la monotonie. A cette fin, je m'efforcerai de faire ressortir le caractère de chacun d'eux. M'étant surtout appliqué à indiquer, dans le premier, les conditions climatériques qui tracent la route et cette route elle-même, je dépeindrai dans le second la vie du bord, avec ses luttes diverses d'après les circonstances, les caractères; et dans le troisième, les causes générales des lois qui régissent les vents, les courants, la navigation. Le tableau du reste de ma carrière active servira particulièrement à démontrer la nécessité d'étendre nos relations commerciales, l'utilité d'une marine militaire.

Plus faible de deux officiers et un aspirant que celui du voyage précédent, l'état-major du *Macassar* se trouve entièrement logé dans la dunette. Les chambres de cette dunette ont, par une véritable fenêtre, vue sur le pont ou vue sur la mer. Chacun choisit sa chambre à son tour, d'après son rang. La mienne est à babord, en face de l'office; elle sert de passage pour une autre, occupée par M. Michel et située contre l'arrière du navire, le couronnement; mais comme nous sommes toujours d'aussi bons amis, je n'en suis pas fâché ni lui non plus. Chose bizarre, j'ai deux lits et lui pas du tout; j'occupe le lit supérieur, parfaitement aéré par un bon humblot, et j'approprie l'autre à mon petit bagage. M. Michel couche dans un hamac; dans le jour, de son

matelas il fait une sorte de canapé. Sa chambre est grande, bien éclairée, bien aérée. Quand le service ne nous occupe pas, nous y causons en fumant, absolument comme nous faisons dans notre appartement du Marché au Lait, à Anvers. La conversation de mon camarade est pittoresque, intéressante ; M. Michel est une individualité. Sans être exempt d'ambition, il a du laisser aller, de l'entrain, et de l'abandon, quoiqu'il ne manque jamais de dignité. Égoïste avec les indifférents, il se plaît à se dévouer à ceux qu'il aime. Malheureusement ses affections sont concentrées sur un très petit nombre, desquels je fais partie en ce moment. Je réponds si bien à ses sentiments que lorsque le devoir me mettra prochainement en opposition avec lui, quand il appuiera le commandant et que j'appuierai le second, il s'opérera en moi une telle révolution qu'il me reprochera mes allures de vieillard, ce à quoi je répondrai tranquillement que je suis forcé d'agir d'après la situation. Mais les circonstances auront beau nous nous séparer, et même nous mettre aux prises, nous sommes si liés que nous ne briserons jamais complètement nos rapports ensemble.

M. Van Schoubroeck conserve parfois dans le service un peu de la raideur que l'on remarque dans notre armée, où il était lieutenant avant d'entrer chez nous comme aspirant. Comparée à la nôtre, la discipline de l'armée paraît plus complète ; en réalité, elle est moindre. La nôtre résiste à des épreuves de toutes natures. Nos occupations, si variées, si complexes, tendent continuellement à l'affaiblir. Elle se maintient cependant, et cela parce que nous par-

venons à sacrifier, quand il le faut, très souvent dans de certaines positions, la lettre à l'esprit.—Nul dans l'armée n'est plus sévère que M. Shokel, et nul plus que lui ne sait en même temps fermer les yeux sur certaines peccadilles. L'inspection des boutons de guêtres n'a d'importance pour lui qu'à défaut de besogne sérieuse. Si, lorsqu'il nous vit en faute, MM. Hoed, Michel et moi, M. Shokel nous eut punis, notre zèle pour le service et notre initiative eussent été atteints, l'équipage que nous avons à la fois dompté et stimulé se fût relâché, nous n'aurions pas acquis pendant l'intervalle de nos voyages, la force nécessaire pour nous remettre en route avec courage. Souvent l'intelligence se dénote plus dans les actes que par la parole. En véritable Belge, M. Shokel se distingue parce qu'il sent juste et qu'il agit pareillement.—Ayant été élevé à l'école militaire, je comprends mieux que mes camarades de la marine la manière d'entendre le service de M. Van Schoubroeck; j'y rends hommage en compatissant à la peine qu'il éprouve de certaines irrégularités inhérentes à notre position. Dans les cas de force majeure où nous sommes jetés à chaque instant, et même en prévision de ces cas, il faut ne s'attacher qu'aux choses essentielles, sacrifier sans hésiter les accessoires, quoiqu'il en puisse coûter à notre amour-propre. En changeant de carrière lorsque déjà il avait conquis un bel avenir, M. Van Schoubroeck rencontre naturellement beaucoup d'ennuis, de difficultés, mais son esprit d'ordre, son courage et son amour du métier lui feront à la longue surmonter tous les obstacles. Devenu apte à

remplir tous les emplois, il sera tourmenté d'un besoin d'activité très grand, lorsqu'au désarmement des navires il prendra sa pension.

Absorbé sans cesse par une idée quelconque ou par une invention, M. Pasquini, l'officier d'administration, a des distractions parfois amusantes, et d'autres qui l'empêchent de veiller à ses intérêts. Au lieu de réaliser dans sa comptabilité le bénéfice permis, il éprouve ordinairement des pertes. D'autres déboires s'ajoutent à ceux-ci : M. Pasquini soutient que l'arrêté pris pour sa nomination, à une époque où l'organisation du corps était encore à faire, lui confère un grade supérieur à celui que M. Lahure lui reconnaît. Malgré son fond de bonne humeur, son insouciance naturelle, ses préoccupations littéraires et ses inventions, M. Pasquini souffre de plus en plus, étant aux prises avec des difficultés matérielles, des besoins d'argent contre lesquels il lutte en homme d'honneur, avec énergie. Son *Histoire d'Ostende* ne l'a pas enrichi. En Belgique, écrire est une mauvaise spéculation; qui a de l'intelligence et veut faire fortune, doit s'en abstenir.

Notre médecin, M. Van Tilborgh, a déjà beaucoup navigué. Dans presque tous ses voyages, il a fait naufrage. Il était à bord du brick le *Charles*, lorsque ce navire se perdit dans le détroit du Macassar; à bord du *Comte de Flandre*, désarmé dans la Manche par une furieuse tempête et où sombra un essai d'exportation et de circum-navigation organisé avec trop de légèreté; à bord du *Météore*, espèce de petit bâtiment-école pour nos matelots et

aspirants, perdu en rade d'Alger. Sa présence parmi nous semble d'un mauvais augure, produit l'effet d'un départ effectué le 13 et un vendredi. Les marins sont superstitieux.

Notre départ est fixé. Le jeudi 22 mai 1845, à quatre heures du matin, le *Macassar* quitte Anvers, et fait voile pour l'Inde, en partie sur lest et en partie chargé d'une cargaison des mêmes produits nationaux que précédemment.

Ma position à bord est beaucoup supérieure à celle que j'occupais pendant le dernier voyage; comme mes camarades, en rade, je suis chef de garde, en mer, chef de quart, l'on me charge d'une sérieuse responsabilité. Le commandant et le second se partagent la surveillance générale de la manœuvre. Près des côtes, dans les moments difficiles et surtout la nuit, l'un ou l'autre se trouve toujours sur le pont; parfois, quand l'équipage entier est employé à la manœuvre, ils commandent eux-mêmes; dans ce cas, le chef de quart devient second de quart et se porte devant, pour l'exécution des ordres. Excepté dans les beaux parages, le commandant veille ordinairement, avec plus ou moins d'attention, pendant le quart de nuit de M. Van Schoubroeck, et M. Baillieu, pendant le mien. M. Michel ayant fait ses preuves, on lui laisse la responsabilité dans toutes les situations.

M. Gustave Nagelmaekers, de Liège, a été embarqué comme passager, conduit à bord par son père, la veille de notre départ, à la suite de démê-

lés avec sa famille et d'une conduite folle, de prodigalités véritablement insensées pour certaine femme du demi-monde. C'est un jeune homme de mon âge, excellent cœur, fort bon enfant, mais que la fortune a gâté; instruit, intelligent, capable de travailler quand il le faut, il ne lui manque pour se distinguer que d'avoir la vie dure, et c'est ce dont son père cherche à le gratifier en nous le donnant pour compagnon. Évidemment M. Nagelmaekers compte sur nous pour redresser son fils qui, placé à bord comme passager de 1^{re} classe et n'ayant absolument rien à faire, est bien forcé de nous écouter. Nous lui faisons la leçon peu à peu, à mesure qu'il nous conte ses prouesses, qu'il nous met au courant de sa situation; nous la lui faisons, non par de beaux discours, comme un sien oncle, avocat célèbre, lequel n'a aucune action sur lui, mais par des plaisanteries, sans vouloir le blesser ni lui imposer notre manière de voir, en vrais camarades, et nous ne tardons pas à nous apercevoir que nos coups ont porté. C'est surtout avec M. Michel et avec moi que M. Gustave Nagelmaekers se lie; quand nous causons ensemble, nous aimons à dire le mot pour rire en wallon; homme de sens quand il n'est pas surexcité, il ne tarde pas à s'intéresser à nos occupations, à la direction et à la conduite du navire; en peu de temps, il est renseigné sur la position de la marine, de chacun des officiers. D'un commerce sûr, doué de sentiments élevés, très aimant, il nous juge tous par lui-même, sainement, et finira par s'intéresser à notre situation personnelle au point de faire, à son retour, des démarches

actives pour M. Michel et pour moi, qu'il s'efforcera d'enlever à une carrière sans avenir.

Outre un quart de jour et un quart de nuit par vingt-quatre heures, qui font ensemble huit heures de service sur le pont, pendant lesquelles avec la moitié de l'équipage l'officier veille, manœuvre et travaille, chaque aspirant a des fonctions particulières. M. Michel fait les observations des astres par lesquelles se règle le point à midi et s'occupe de temps en temps, un peu trop, du service du second. M. Van Schoubroeck et moi faisons les calculs. M. Van Schoubroeck est *chef de gamelle*, c'est-à-dire, qu'il se trouve chargé de tout ce qui a rapport au service de notre table, fonction délicate qui réclame des soins constants, car ce n'est pas peu de chose de faire les achats, les provisions d'une table d'officiers composée de huit personnes, de veiller à leur bon emploi, à leur conservation pendant un voyage de quinze à seize mois. Quand le cuisinier ou le maître d'hôtel sont en faute, le chef de gamelle en pâtit : « ventre affamé n'a pas d'oreilles », on l'accable alors de toutes façons ; affamé ou non, en mer l'on devient exigeant. — La surveillance et les changements que nécessite l'arrimage ; la distribution d'eau, des vivres ; d'autres détails encore suivant les circonstances, sont journellement confiés à l'un de nous trois.

Partis par une jolie brise d'Est qui tourne bientôt au Nord, puis au NO, ce qui nous oblige de mouiller plusieurs fois dans l'Escaut et même d'y passer quelques jours, nous en profitons pour nous installer complètement. La drôme, comprenant les

espres de rechange, est solidement fixée, ainsi que les embarcations. Cependant la yole est mise à l'eau pour faire des vivres au village hollandais de Hoejenskerke. Chacun s'installe définitivement dans sa cabine, en prenant les précautions pour se préserver des accidents, des avaries, et pour avoir à chaque instant tout à la main, surtout dans l'obscurité. L'installation de sa cabine constitue pour l'officier un petit problème, dans la solution duquel se révèlent ses qualités, l'esprit d'ordre, le goût. M. Pasquini en ce moment ne s'en occupe pas, et pour cause, son bagage n'étant pas encore embarqué. Ce bagage doit lui arriver d'Ostende, où M. Pasquini se trouvait employé. On lui a promis, à Anvers, de le lui envoyer par navire express, aussitôt qu'il y parviendrait. M. Pasquini, dans chaque bateau ou bâtiment qui descend le fleuve, voit cet express-là, ce qui ne l'empêche pas, un instant après, de ne plus y penser du tout, d'être de nouveau absorbé par ses préoccupations littéraires ou industrielles, les lettres, les inventions. En rade de Flessingue où nous venons de mouiller après avoir été jusqu'en mer, dans la passe des Willingen, passe où, courant arrière, un grain venu de l'avant nous fit rebrousser chemin, M. Pasquini cependant semble désespéré. Il y a bien de quoi, pensez donc, lecteur, partir pour l'Inde sans chemises, sans effets! Debout, immobile, regardant machinalement la partie de la chaîne restée sur le pont, de l'ancre qu'on vient de mouiller, il nous inspire à tous une sincère pitié. Nous ne le connaissons pas encore. Je m'approche de lui, dans l'intention de lui adres-

ser une parole consolante, une offre de service, mais je n'en ai pas le temps : « Cette chaîne, me dit-il, est défectueuse, j'ai trouvé mieux que cela. » Ébahi, je l'écoute ; il m'explique un nouveau modèle de chaînon à sa façon ! Heureusement, il y a un Dieu pour les gens qui s'oublient ainsi ; M. Pasquini, le soir, reçoit ses effets. Le lendemain, lundi 26, après avoir visité Flessingue, nous partons à quelques-uns dont le commandant fait partie, pour visiter Middelbourg, en flânant, à pied. A peine en route, tout à coup le vent change, passe au Nord-Est ; nous nous hâtons de regagner le bord ; mais aussitôt arrivés, la brise tombe. Nous appareillons enfin le jour suivant, mardi 27. Sous toutes voiles, par beau temps, bonne brise du NE, filant 8 nœuds, un peu après avoir mis en panne pour débarquer le pilote de mer, relevé à huit heures du soir, le château de Douvres dans le NNE. $1/2$ N. Par ce temps clair et ces longs jours, et malgré les regrets du départ, la navigation, dans la Manche, nous occupe et nous plaît infiniment.

Une jolie brise de l'ENE, qui nous fait filer de cinq à six nœuds, nous permet de passer la Manche à l'aise, en un jour et demi. Le jeudi 29, à midi, nous relevons le cap Léopard, la pointe Sud-Ouest de l'Angleterre, dans le NO $1/4$ N, à grande distance. Le soir, la brise tombe ; elle se fait du SSO, le vendredi. Vers quatre heures du matin, par temps, brumeux, aperçu dans une éclaircie le Wolf Rock, à une distance de 4' ; viré de bord aussitôt. Pris notre

notre point de départ sur le Wolf Rock à six heures et demie. A midi du 30, les îles Sorlingue dans le NE : huit lieues.

Sur le point de départ est basée *l'estime* du navire. Étant parti d'un certain lieu, à tel jour et telle heure, et ayant marché depuis lors dans telles et telles directions avec des vitesses indiquées par le *loch*, on en déduit les espaces parcourus et, par suite, le point d'arrivée. Cette *estime*, dans laquelle généralement on ne tient aucun compte des courants, est sujette à beaucoup d'erreurs. Mais elle sert à contrôler la position et la marche du navire déterminées par des calculs et des observations de la hauteur des astres au-dessus de l'horizon, et de leur distance entre eux, ainsi que des chronomètres, et à y suppléer quand le temps ne permet pas de faire des observations, ou que les chronomètres sont dérangés. En réalité, les deux modes de détermination se contrôlent l'un l'autre. Quelles que soient la durée du voyage, les irrégularités des montres marines, on peut toujours, quand il est possible de prendre une série d'observations de la distance de la lune au soleil, et si l'on est habile observateur et calculateur, obtenir, avec une précision de moins d'un demi degré, huit à dix lieues, la position du bâtiment. Or, une approximation de huit à dix lieues, quand on a passé des mois en mer, sans voir terre, et parcouru des milliers de lieues, est satisfaisante, suffit presque toujours pour atterrir sans s'exposer à des retards, à des dangers.

Nous sommes *démanchés*, hors de la Manche. La

brise, qui nous est contraire, commence à forcer. Le 2, nous prenons deux ris dans les huniers. Le vent augmente considérablement. A la cape sous le grand hunier au bas ris, l'artimon et le petit foc. Le navire fatigue beaucoup. La sous-barbe en fer de beaupré se brise. On pompe toutes les heures. La pompe donne du sable provenant du lest. Pendant la tempête du 4 et du 5, le vent soufflait du SO. Il passe au OSO, en diminuant, le 6; revient au SO, le 7, en augmentant progressivement jusqu'à l'ouragan, (un instant nous sommes surchargés quoiqu'étant sous le grand hunier seul et au bas ris); rallie peu à peu le Nord, le 8, en se modérant, ce qui nous permet de faire de la toile; et se fixe au NE, le 9, par 43° Nord et 12° Ouest, nous conduisant ainsi rapidement dans les vents alizés. Madère en vue, le 15, toute la journée, par beau temps, jolie brise, belle mer. Constaté une légère erreur dans les chronomètres; rectifié leurs corrections. Changé une des barres du grand perroquet brisée. Relevé l'île de Palma dans l'Est, à grande distance, le 17.

N'était la mésintelligence qui règne entre le commandant et le second, mésintelligence dont chaque jour augmente la gravité et à laquelle l'un et l'autre s'efforcent de nous faire prendre part, la vie du bord offrirait tout l'agrément que nous pouvons raisonnablement désirer. Chacun des officiers a sa cabine à lui, une cabine proprette, gentille où il se tient à volonté, dans les moments de loisir, de liberté. Vaste, spacieux, parfaitement ventilé et éclairé, le carré ou salon commun prend toute la

largeur du bâtiment; de chaque côté, contre le bord, un canapé; au-dessus du canapé, une fenêtre sur la mer; au milieu, sous le capotin, la table entourée à ses longs côtés de bancs garnis, une bonne lampe, un bon baromètre, de petites tables pour placer les verres, les bouteilles, le tout à suspension; à l'entrée, une porte vitrée à deux battants donnant de plein pied sur le pont, en face du mat d'artimon, lequel traverse notre salon et lui donne un aspect pittoresque; en face de la porte, dans l'axe du navire, le salon du commandant, ouvert dans les jours chauds; dans le salon, charmant boudoir or et blanc, avec sofas et fauteuils garnis de soie bleue, de grandes fenêtres dans le tableau ou couronnement, qui, toujours dans l'ombre et plongeant sur la mer, fournissent un air frais et pur à toute la dunette. L'accastillage, la boiserie de cette dunette sont très soignés, présentent un véritable luxe. Enfin la table est bonne et le service ne laisse pas trop à désirer. M. Van Schoubroeck, *notre chef de gamelle*, se distingue, reçoit souvent nos félicitations. Sans être un Vatel, le cuisinier se tire d'affaire. Les volailles, porcs, etc., que nous avons embarqués n'ont pas trop souffert de nos huit jours de gros temps; les conserves fournies par l'armateur pour notre approvisionnement, d'après les règlements, proviennent comme les nôtres de la meilleure maison de Nantes, sont de premier choix. Un bon filtre fait disparaître en grande partie les inconvénients de l'eau mise dans des barils, ce qu'on appelle la maladie de l'eau, cette odeur et cette saveur insupportables dont nous eûmes à souffrir au-

tant que l'équipage pendant notre voyage précédent, et qui probablement occasionna les ravages du scorbut à bord. L'équipage n'est plus maltraité et exploité comme il l'était par le commandant Vandebroeck et le schipper Girardin; le commandant Swartz et le maître d'équipage Vuybert sont plus humains que leurs prédécesseurs. M. Swartz pourtant ne ménage pas les matelots. Parfois, quand ils commettent de grossières fautes, il se plait à leur faire la leçon. Il la leur fait ironiquement, en plaisantant, en leur prouvant qu'il n'est pas leur dupe, de la façon la plus originale. Son style imaginé et mordant, brutal et bonhomme, fait impression sur ces gens simples. Pour être moins solennelle, la justice n'est pas moins respectée, quand elle est respectable. En s'attachant plus à l'esprit qu'à la lettre, à redresser qu'à châtier, on devient réformateur et non pas bourreau.

La région des vents alizés où nous sommes arrivés nous procure quelques journées ravissantes. Tempérée par une brise égale, la chaleur est très supportable; la mer est belle et le navire file lestement, joyeusement; les vagues le caressent, sans le secouer; gracieusement, il se balance et bondit. M. Pasquini, qui jusqu'ici a payé à Neptune un tribut presque incessant, commence à respirer, il est tout entier à ses préoccupations, à ses distractions. Nous le voyons enfin à table parmi nous. Un jour, après le potage et comme le premier service se fait attendre, il se lève, sort, et se promène sur le pont. Le dîner continue; il continue aussi. Nous

lui envoyons le maître d'hôtel pour le ramener ;
mais M. Pasquini prétend avoir diné !

Le 23 juin, vers cinq heures et demie du soir, aperçu l'île San Anthonio, de l'archipel du cap Vert, dans le S $1\frac{1}{4}$ SO, à douze lieues ; brassé au vent. Par beau temps, jolie brise et belle mer, passé sous le vent de l'île pendant la nuit. A six heures du matin, pris notre point de départ en relevant la pointe Sud de San Anthonio : E $1\frac{1}{2}$ N, et la pointe N : ENE $1\frac{1}{2}$ E p. c.

Les vents alizés du NE nous conduisent jusqu'au parallèle du 9° degré Nord. Là, par 23° Ouest, le 26 juin, nous entrons dans la zone des calmes et des brises variables. Le 1^{er} juillet, par 8° N, les vents se fixent au SO, avec grains ; une longue houle du Sud fait tanguer fortement le navire. Le 3, les vents passent au SSO en forçant ; pris un ris dans les huniers, serré les perroquets ; un trois-mâts anglais et un trois-mâts américain en vue. Les 3, 4 et 5, bonne brise ; rétabli la voilure et couru des bordées suivant les variations du vent, qui oscille entre le SSO et le S ; une corvée employée dans la cale à déplacer de la marchandise pour mettre le navire un peu plus sur le nez ; mis en panne en brassant contre le perroquet de fougue, pour reconnaître une voie d'eau sous les porte-haubans de misaine, à babord, et constaté l'impossibilité d'y travailler momentanément. Enfin le 8, par 3° N et 15° O, après douze jours de temps et de brises variables, nous entrons dans les vents réguliers, dans les alizés du SE. Passé la Ligne le 9 au soir, par 18° O, et

procédé au baptême équitorial, le 10, à onze heures, par le plus beau temps du monde. Le temps est si beau qu'il nous permet de prendre force observations de la distance de la lune au soleil, et qu'au lieu de fêter comme l'équipage notre entrée dans l'hémisphère Sud, nous nous mettons tous à calculer les longitudes qui découlent de ces observations. La moyenne de ces longitudes nous place d'environ 15' plus dans l'Est que celle de nos chronomètres.

Tous les officiers ayant déjà passé la Ligne, n'ont plus à être baptisés; par suite de cette circonstance, M. Nagelmaekers, notre passager, doit seul recevoir le baptême de 1^{re} classe; il en est quitte à bon marché, c'est-à-dire sans être beaucoup rudoyé. Mais la fête est insignifiante; absorbés par la surabondance des calculs du jour, il n'y a pas d'élan parmi nous, le passage de l'équateur se fait sans opérer une diversion salutaire aux habitudes et aux préoccupations journalières. Dans le petit banquet donné à cette occasion, il n'y a pas l'effusion qui fait oublier les dissentiments, l'entrain qui opère d'heureux rapprochements, ce que j'espérais.

Quoiqu'elle ne se manifeste guères par des éclats, la mésintelligence qui existe entre le commandant et le second s'aggrave chaque jour et m'attriste profondément. Peu à peu nous nous voyons tous forcés d'accuser jusqu'à un certain point nos sympathies dans ce différend. Il en résulte que nous sommes partagés en deux camps, que la désunion s'établit parmi nous. Jusqu'ici je me suis tenu dans une sorte d'équilibre, en causant librement avec M. Bailieu, qui me montre de l'affection, et en témoi-

gnant au commandant la considération respectueuse que j'ai pour lui, mais sans faire partie de l'espèce de cour qui entoure M. Swartz. Ma position est singulière; bien avec tous, je me trouve cependant dans l'isolement, en ce sens que personne ne pense ni n'agit comme moi, que je n'ai pas d'influence, du moins en apparence. Mais souvent les courtisans entre eux se jalousent, se font la guerre; on en voit qui ainsi abandonnent leur drapeau. M. Van Schoubroeck se détache de son petit cercle pour se rapprocher de moi. D'un autre côté, M. Nagelmaekers, de plus en plus au courant de notre situation, fait comme M. Van Schoubroeck; cela, par sentiment de justice, car ainsi que moi, il aime à causer avec le commandant et avec M. Michel, qui tous deux ont de l'esprit naturel et beaucoup de ressources dans la conversation. L'influence que j'acquiers par ces messieurs, je m'en sers pour me détacher progressivement de M. Michel sans toutefois rompre complètement mes bons rapports avec lui; pour me faire respecter du commandant, tenté parfois encore de me traiter en novice; et surtout pour témoigner à M. Baillieu des égards particuliers qui le relèvent, dont il a besoin. Parfois le commandant se laisse aller à lui dire, vis-à-vis de l'équipage, des choses blessantes, imméritées. Si M. Pasquini, qui a un sens droit, n'était pas aussi rêveur, aussi peu homme d'action, il me seconderait, nous contiendrions le commandant, un grand malheur serait peut-être évité.

Dès notre départ, le commandant commit une faute qui, comme nous le verrons, devint extrême-

ment regrettable. Il prit pour lui la surveillance du quart de 4 à 8 heures, qu'il confia à M. Van Schoubroeck, et donna au second celle du quart de 8 à 12 heures, qu'il me confia. En agissant ainsi, il n'accorda pas à chaque officiers ses attributions naturelles, régulières. Cette faute légère en apparence, violait au fond les usages, les règlements, le sens commun. M. Swartz aurait dû prendre pour lui la surveillance du quart du soir et confier celle du quart du matin au second. M. Swartz n'est ni un méchant, ni un malhonnête homme; cependant en blessant le second dans sa dignité, par un besoin d'activité non contenu, mal compris, il sera amené à le frapper gravement.

Le second, avons-nous dit, est une sorte de cheville ouvrière. L'entretien, la bonne tenue du navire, les ordres qu'il faut donner à cette fin, émanent de lui. Or, pendant le quart de quatre à huit heures du matin se fait la propreté du bâtiment, de l'équipage; se réparent les petites avaries de la nuit; s'étargue, se règle la voilure, tous détails dont la compétence est de M. Baillieu, qui lui sont enlevés, dont M. Swartz se charge sans s'inquiéter du coup qu'il porte ainsi.

Frappé dans sa considération, M. Baillieu se tourmente, s'agite, il devient plus maladroit et plus incompréhensible que jamais; il en résulte que ses actes sont dénaturés, qu'on le fera passer pour fou. Il finira par le devenir.

Il est certainement intéressant, au point de vue de la science particulièrement, de voir analyser, dépeindre l'aliénation mentale par celui qui lui-même fut taxé de folie. C'est pourquoi je me décide à faire ici une sorte de parenthèse dans mon récit de voyage, pour retracer d'un seul coup le cas de M. Baillieu.

M. Baillieu n'est pas un homme comme un autre. Très capable de remplir ses fonctions, sous les ordres d'un commandant qu'il estime et qui l'aime, il a en lui ce qu'on nomme un grain de folie, une sorte de germe funeste capable de se développer, sous l'empire de circonstances assez ordinaires. M. Baillieu est méfiant, disposé à voir du mal partout. Brave, honnête, attaché à son devoir, malheureusement il prise peu ceux de ses camarades qui, aux qualités qu'il possède, joignent le don de plaire par leur conversation, leurs manières. S'offusquant aisément, il se suscite des inimitiés qu'il ne parvient pas à dissiper parce qu'il manque d'expansion. Sans prendre un ton criard ou cassant, il soutient son dire avec opiniâtreté, brièvement. Assez vite impatienté, il impatiente de même. Comme il n'éclate jamais, il ne se présente jamais non plus d'éclaircies dans sa situation, laquelle reste obscure par des nuages, par des malentendus qui, en s'accumulant, produisent un douloureux égarement. En contenant ses impatiences, il use ses forces. Souvent dans une discussion, il répond à l'aide de quelques mots seulement, mais ces quelques mots lui coûtent beaucoup d'efforts, il est tout en nage, on peut lire dans ses traits une émotion profonde,



qu'il semble cacher soigneusement en ne regardant pas son interlocuteur. Plus souvent encore il se dérobe à la discussion. Aussi longtemps qu'il conserve ses fonctions, la vie active le fait suffisamment sortir de son mutisme ; mais lorsqu'à la suite d'une provocation en duel, à Manille, le commandant se croira forcé de le suspendre de son service, alors pareil au récipient fermé contenant de la vapeur de plus en plus surchauffée, il finira par faire explosion, l'équilibre de ses facultés sera rompu.

L'équilibre des facultés peut se rompre de diverses manières. Par exemple, lorsqu'à la suite d'un égarement causé par une erreur, certaines facultés se trouvant paralysées, il se produit d'autres erreurs, d'autres égarements. C'est le cas de M. Baillieu.

Quoique j'aie posé devant lui des actes graves par lesquels je blâmai formellement en diverses circonstances la conduite du commandant, des actes attestant que je conserve toute mon indépendance, mon impartialité, M. Baillieu à qui je ne cesse de témoigner des égards, finit par s'imaginer que moi aussi je suis son ennemi, je fais partie d'une sorte de ligue formée contre lui.

Une erreur de ce genre sur les dispositions de l'entourage, fait dans l'esprit de celui qui la commet dénaturer tous les actes ; cependant elle ne suffit pas pour dénoter la folie. M. Baillieu du reste, malgré sa provocation, n'est pas devenu dangereux. Il est frappé d'une idée fixe, rien de plus. En le faisant changer complètement d'entourage, il reviendrait aisément à lui. Malheureusement le voyage

se prolonge, ses tourments, ses agitations augmentent; l'idée fixe obscurcit son intelligence, paralyse ses facultés dont l'équilibre est rompu momentanément.

Le premier, je m'aperçois du désastre.

Pendant le voyage de retour, dans les vents alizés du NE et quoique depuis longtemps il soit déchargé de ses fonctions, M. Baillieu fait comme d'habitude avec moi le quart de 8 à 12 heures. Une nuit, le vent force; un grain survient; je commande de veiller aux drisses et cargues des perroquets. — « Que faites-vous? » me dit-il — « Vous le voyez, je prends des précautions. » — « Le temps est le plus beau du monde ! » Sans partager son avis, je me laisse influencer par son appréciation. Le grain tombe à bord; la mature souffre, mais le grément tient bon. Évidemment la voilure est trop considérable pour le vent. Je regrette de ne l'avoir pas diminuée, d'avoir écouté M. Baillieu, qui, durant la rafale, me tient des propos incohérents. Une demie-heure après, un autre grain de plus mauvaise apparence encore nous menace. Cette fois, j'agis avec prudence, je diminue la voilure, ce que voyant, M. Baillieu vient à moi, bondit et s'écrie : « Comment, vous aussi vous voulez ma perte ! »

Le doute n'est plus possible, il y a dérangement dans les facultés.

Arrivés au pays, M. Baillieu est conduit dans un établissement de santé à Saint-Josse-ten-Noode où, quelque temps après, je vais le voir, et le trouve très bien jusqu'au moment où je prends congé de lui. A ce moment, il me montre encore qu'il se croit

poursuivi. Aujourd'hui, M. Baillieu, que je n'ai plus revu depuis, est guéri et pensionné.

Il y a entre mon cas et le sien de l'analogie. Comme lui je fus égaré sur les dispositions de l'entourage, sur ma situation vis-à-vis de tous. Mais jamais en quoi que ce soit je ne manquai de lucidité, d'intelligence, je ne me trouvai inférieur à personne sur mon terrain, sur les choses dont je m'occupe.

Des huit personnes habitant la dunette du « *Macassar* » quatre n'existent plus : le commandant, MM. Pasquini, Van Tilborgh et Nagelmakers ; deux ont été internées dans des maisons de santé ; abreuvé de dégoût, M. Van Schoubrouck a demandé et obtenu sa retraite ; M. Michel, qui actuellement est chargé de la direction de la marine au ministère des affaires étrangères, est le seul d'entre nous que la mauvaise fortune ait épargné.

En donnant un aperçu sommaire de la route suivie et des circonstances de la navigation, notre but est moins d'indiquer les conditions climatériques des parages que nous traversons que de retracer la vie du bord. Il y a dans cette vie, que nous nous efforçons de faire connaître, une variété incessante, un côté pittoresque, plein d'attrait, mais difficile à rendre, qui découle des circonstances de la navigation. Autant les aspects du ciel et de la mer sont infinis, autant sont innombrables les détails du bord, les occupations et délassements de chacun. En général, le navire est pour le marin l'image de la patrie, une image vivante, qu'il se plaît à faire

valoir, à honorer. Ce n'est pas seulement parce qu'en lui reposent ses espérances, la sécurité, le désir d'arriver, qu'il s'y attache, mais c'est aussi par une sorte d'amour, comme celui qu'on éprouve pour qui traverse toutes sortes d'épreuves avec nous, à sa destinée liée à la nôtre. En essayant d'exprimer ses impressions, nous nous garderons de tomber dans le sentimentalisme, dont d'ailleurs nous avons horreur, qui empêche d'apprécier les sentiments vrais. Pour nous en garer, nous n'avons qu'à nous rappeler la nature même du matelot, sa physionomie, que nous avons si souvent admirée, qui reste gravée en nous. Sous une apparence grossière, dont il se dépouille aisément quand l'ordre et la justice règnent à bord, mettent en relief ses bonnes qualités, le matelot formé par les luttes et les privations, par des sacrifices et des jouissances exceptionnels, possède la rare faculté d'être grandement accessible aux grandes émotions et peu aux petites, à celles qui proviennent du culte pour une perfection chimérique, conventionnelle. Le foyer, la famille, la patrie qu'il quitte, il les retrouve à bord, au milieu de gens ressentant comme lui une sorte d'attraction pour le mystérieux, l'inconnu, et doués d'assez de courage pour ne pas craindre de suivre ces aspirations. Simple et naïf dans sa force, ne prêtant aucune attention aux airs de supériorité que prennent vis-à-vis de lui les gens du monde, le marin se borne à estimer beaucoup ce qu'il fait, son modeste métier. Toujours en face de Dieu, en face des éléments, il reçoit de lui, des vastes horizons que sans cesse son œil interroge ou caresse, une vie en



apparence monotone, insignifiante, en réalité variée, pleine d'émotions.

A peine avons-nous passé l'équateur, que l'alisé force et la mer grossit; pendant les premiers jours, sa direction est SSE, il va en augmentant; nous sommes obligés de prendre des ris dans les huniers, dans la grande voile, et même de serrer celle-ci, car le temps est en outre à grains et pluvieux. On ne se croirait jamais dans les beaux parages, tant nous sommes secoués de main de maître et mouillés comme des canards. Mais le 14 juillet le vent se modère, passe à l'ESE, par 9° S, et 24° O; nous larguons les ris et bordons les perroquets, les caca-tois, et même nous gréons une bonnette de hune, babord devant; on se sèche enfin, on respire à l'aise. Nous profitons de ce que le soleil et la lune se montrent ensemble au-dessus de l'horizon pour faire des observations de leur distance, par lesquelles nous déduisons des longitudes qui concordent assez exactement avec celles calculées d'après nos chronomètres. Les voici donc de nouveau ces beaux jours des tropiques! Combien splendide est le ciel et caressante la mer! De temps en temps de petits nuages floconneux sillonnent lestement l'espace; des bandes de poissons volants s'élèvent de la crête des vagues; le lever, le coucher du soleil ont des splendeurs incomparables, qui remplissent le cœur de parfums, d'ivresses. Cela dure ainsi jusqu'au dimanche 20 juillet. Ce jour-là, par beau temps encore et belle mer, à deux heures et demie, filant de 6 à 7 nœuds, nous apercevons terre devant; ce sont les flots de Martin Vaz et l'île de la Trinité; nous

en passons plus près qu'à notre voyage précédent ; à quatre heures, les ilots : SSO, l'île : SO $1/4$ O, ce qui donne 20° latitude Sud et $28^{\circ} 36'$ longitude Ouest, à peu près la même position que celle qui résulte de nos calculs. Laissé porter, mis des bonnettes ; passé sous le vent de la Trinité, à trois lieues, dans la nuit. La vue de ces îles, situées à 200 lieues de la côte du Brésil, nous réjouit l'âme, apporte une heureuse diversion à nos habitudes, et forme, le soir, au coucher du soleil, un spectacle intéressant.

La diversion est complète le lendemain matin ; un changement dans le temps, devenu soudainement pluvieux et à grains, nous force de diminuer de voiles, de prendre des ris ; le bâtiment tangue beaucoup.

Les vents alizés se modèrent graduellement ; le 22 juillet, par 26° S et 34° O, ils passent à l'Est, puis à l'ENE, et même au NE, le 25, par 34° S et 28° O. Ce jour-là, hélé le trois-mâts brémois *Patel*, allant à Port Adélaïde avec 300 émigrants ; la brise faiblit ; nous nous rapprochons du *Patel* ; une conversation en règle se fait entre lui et nous à l'aide de signaux ; la mer est belle, nous engageons le capitaine à dîner ; il se rend à notre invitation et même sa femme a la gracieuseté de l'accompagner ; en passant avec nous quelques heures, le capitaine Laun et sa femme nous procurent une charmante distraction ; ils s'en aperçoivent et paraissent enchantés ; ce sont des gens simples, aimables, qui gagnent à être vus de près, dont nous

sommes heureux de faire la connaissance. Leur navire a bonne mine, paraît bien tenu. Le capitaine Laun jouit d'un avantage exceptionnel, car très peu de marins naviguent avec leur femme, ont pour compagne une personne capable de naviguer. Un peu avant le coucher du soleil, la brise s'élève, nos hôtes s'empressent de retourner à bord. Pendant la nuit, la brise force, le temps devient pluvieux. Au jour, à grande distance, quelques navires en vue, dont sans doute le *Patel* fait partie.

Beau temps, bonne brise, belle mer, le 27; le vent passe au NNE; nous courons ESE $1/2$ E corrigé, E $1/4$ SE, par compas, car il n'y a ici que $1/2$ degré de variation NO. Les amures à babord, ayant toutes voiles de largue dehors, tout ce qu'il peut porter de toile, bonnette basse, de hune et de perroquet devant, de grand hunier, grande voile et même voile de fortune établie sur la vergue barrée, le *Macassar* file ses huit nœuds, rien de plus. Notre navire n'est donc pas un fin voilier, mais ce n'est pas non plus un mauvais marcheur, c'est un marcheur ordinaire; comme il est très large, que son gréement est bien tenu, quand le vent force, il montre une grande stabilité et peut porter de la toile plus longtemps que d'autres; dans ces circonstances nous devançons la plupart des bâtiments; par faible brise, nous avons une vitesse moyenne, étant généralement battus par les petits navires et battant les grands.

L'espèce de lutte qui s'établit entre des navires courant de même, est parfois intéressante au point de passionner, quand il vente grand frais surtout,

qu'on *torche* de toile, c'est-à-dire quand on force de voile afin de se devancer, en faisant valoir le plus possible les qualités du bâtiment, la hardiesse et l'habileté de ceux qui le montent. Alors tout vibre à bord, il y a surexcitation; la mature craque, la mer déferle, le gréement gémit, les cloisons s'ébranlent, et le corps du navire qui bondit sans cesse de bonds contenus, semble électrisé comme s'il s'agissait, pour l'équipage, de le lancer vers un abordage. Parfois, battus un jour, dans de certaines circonstances, nous battons le lendemain, quand ces circonstances ont changé. Les vents et les flots sont changeants, dit le proverbe. Nul plus que le marin n'est soumis à l'imprévu, habitué à lutter avec lui, à profiter des avantages du moment. Continuellement, il se sent sous la main de Dieu, il sent sa dépendance; aussi en est-il peu dont le sentiment religieux, si éteint qu'il ait été, ne se réveille un jour; seulement, ayant observé les cultes des différents peuples, il les respecte tous sans éprouver le besoin de pratiquer. Les cultes sont pour lui un hommage rendu à cette puissance, à cette intelligence infinies desquelles il s'occupe sans cesse, souvent sans le vouloir et le savoir, qui le pénètrent d'un sentiment profond dont il ne se rend pas bien compte parce qu'il est obscur, d'un sentiment capable, en se développant, d'engendrer tous les genres de courage, d'héroïsme.

Maintenant qu'il possède certaines notions de navigation, qu'il est familiarisé avec les habitudes du bord, M. Nagelmaekers se passionne plus que nous encore quand le *Macassar* rivalise de vitesse avec

quelque navire, comme cela arrive de temps en temps, quoique à grande distance généralement. Lorsqu'on voit le matin une voile à l'horizon, derrière nous, c'est un bâtiment qui nous gagne; devant, c'est un bâtiment que nous gagnons. Ordinairement la marche est à peu de chose près la même, il faut toute une journée, vingt-quatre heures pour gagner en vitesse un navire à l'horizon, de manière à parcourir l'espace de 5 à 6 lieues environ qui forme la distance de séparation, à le rejoindre; il arrive même que plusieurs jours sont nécessaires à cet effet, et que sur le point d'atteindre ce résultat, le vent venant à changer en intensité et en direction, et l'agitation de la mer variant de même, le battu devienne battant, perde de vue derrière lui son adversaire. Quoiqu'il en soit, ces sortes de luttes offrent plus que de l'intérêt, elles sont pour tous un stimulant; alors le timonier, l'officier, le matelot sont remplis d'ardeur, chacun accomplit son service judicieusement.

Dans la nuit du 28 au 29 juillet, par un temps pluvieux et bonne brise, le vent, qui était du NO, favorable, saute tout à coup pendant la nuit au SE, devient contraire. Comme il ne force pas, nous n'avons pas d'avaries. Les sautes de vent subites sont désastreuses parfois, quand la mer est grosse et le navire surchargé de voiles. Dans ce cas, la mature se brise, l'eau embarque par l'arrière, défonce le tableau, le bâtiment est en danger. Parmi les accidents qui, en plein océan, sont capables d'occasionner le naufrage, la perte corps et biens,

celui-ci doit être particulièrement mentionné. Ceux provenant de voie d'eau, d'incendie, d'abordage, de bancs et roches ne sont pas plus redoutés. Si anodine qu'elle soit par elle-même, quand la saute de vent est imprévue, et se produit dans le voisinage de côtes, de roches, de bancs, de navires, lorsqu'on est déjà dans une situation difficile, elle aggrave beaucoup cette situation. C'est dans un tel moment que le capitaine doit montrer son courage, trouver, dans son sang-froid, son expérience, les moyens de parer au danger, par une manœuvre habile, commandée avec précision, avec énergie, qu'il s'agisse de venir immédiatement au mouillage, d'orienter, de diminuer la voilure, ou bien de forcer de voiles pour se relever. Officiers et matelots alors sont saisis d'une ardeur extrême pour accomplir ses ordres. La surexcitation est encore un écueil. L'officier s'en méfie, et la réprime au besoin chez le matelot. Le flegme britannique ou hollandais, à défaut de l'inspiration heureuse, spontanée qui distingue le caractère grec, est désirable pour apprécier sainement une situation périlleuse surgissant instantanément.

Le vent du SE ne tient pas, bientôt le calme survient, puis une brise de l'ouest s'élève et fait cesser la pluie. Le 30 juillet : Latitude : 34° S; longitude, 16° O. Nous sommes tout-à-fait dans la région des vents généraux de l'ouest qui, à cette époque de l'année, en hiver, sont fréquemment chargés de tempêtes. Ces vents favorables doivent nous porter sur le même parallèle de 34 à 35 degrés S à peu près, jusqu'au méridien du détroit de



la Sonde, nous faire parcourir d'un trait environ 1800 lieues. En prévision des coups de vent dont sans doute nous serons gratifiés pendant tout ce temps, on soulage le navire qu'une haute mature fatigue dans de pareils moments, en dégréant les perroquets, devant et derrière, le clin-foc, et en calant leurs mâts qui sont placés sur le pont, en drôme; l'arrimage est vérifié; les charpentiers calfatent les coutures des serre-bauquières. Le 31 juillet, il vente grand frais du SO, la mer est grosse; quoique courant vent large, nous sommes obligés de prendre des ris dans les huniers, le ris des basses voiles; le navire fatigue beaucoup. Le vent mollit le 1^{er} août, pour forcer de nouveau le 2, et sauter du ONO au OSO pendant la nuit. Calme le 3, dans la journée; à la suite d'une brume, forte brise du NE ralliant peu à peu le NO et passant au ONO, le 5, par beau temps et belle brise. Dans ces parages, il est bien rare que la mer soit belle; une longue houle de la partie de l'ouest subsiste ordinairement pendant les acalmies. Grand frais de vent, le 6; tempête avec rafales, éclairs partout, grains violents, grêle, pluie et très grosse mer, le 7. Sous la misaine, son ris pris; le petit hunier au bas ris; et le grand hunier, trois ris pris. Nous filons de 8 à 9 nœuds, trois lieues à l'heure. Le 8, même temps, seulement le vent passe au OSO et au SO. Le navire fatigue considérablement et fait beaucoup d'eau; pompé souvent, et, entr'autres, de 2 à 4 heures continuellement, pour franchir la pompe. Ce jour-là, notre latitude est de 38° S, et notre longitude, de 17° Est, nous doublons le cap

de Bonne-Espérance à grande distance, à environ 3 degrés, 60 lieues. La tempête continue avec une légère intermittence, jusqu'au 11, où elle force encore; nous fuyons devant le temps, sous la misaine et le grand hunier seulement, avec tous leurs ris pris, le vent étant ONO.

Pendant ces jours de danse désordonnée, la régularité de la vie du bord est moins atteinte que ne serait tenté de le supposer celui qui est étranger à la vie du bord. Le roulis est tel qu'on est moins fatigué à travailler qu'à ne rien faire; cependant la besogne n'est pas grande, on doit surtout veiller. Pour avoir du repos, il faut se mettre au lit et encore, si bien qu'on s'y coince, on y est roulé. Chacun s'occupe donc à sa manière, malgré les gigantesques oscillations du bâtiment; d'un autre côté, le cuisinier, le maître d'hôtel et leurs aides ne nous maltraitent pas trop; à table, où M. Pasquini ne paraît pas et pour cause, M. Nagelmaekers seul est maladroit; mais après avoir quelquefois mal arrangé son voisin, il se corrige bientôt. La promenade sur le pont est toujours possible, avec des temps d'arrêt, des écarts, des embardées. Charmé de parvenir encore à faire exactement des observations de la hauteur du soleil pour calculer la position du navire, je suis tenté de vouloir davantage; c'est pourquoi je m'exerce à refaire l'épure la plus difficile du cours de géométrie descriptive à l'école militaire, pour la perspective et les ombres, l'épure des arcades; j'ai la satisfaction de la réussir complètement.



Le temps se modère; le vent passe au Nord puis au NE, le 12; gros temps du SE, le 14; calme, le 15; forte brise du NE, le 16, le 17; belle brise variable du Nord au NNE, le 18, 19, 20, 21; nous guindons les mâts de perroquet, de clin-foc, et rétablissons leurs voiles; le 22, le vent saute cap pour cap, au SSO, par un temps pluvieux. Il revient à l'Est, au SE, le 23; nous échangeons, vers midi, par signaux, notre longitude avec celle du trois-mâts barque *Gertrude*, d'Amsterdam, allant à Batavia et ayant 81 jours de mer, 8 jours de moins que nous; sa longitude est de 69° 5'; la nôtre : 69° 9'. La brise d'Est persiste le 24, 25, 26, mais le temps s'embellit tout à fait; elle passe au Nord, au NO, à l'Ouest, les 27 et 28; le temps légèrement brumeux, s'éclaircit : à 6 heures 3/4 du matin du 28, nous apercevons terre, l'île d'*Amsterdam*, dont nous relevons la pointe Est dans le SO 3/4 S p. c., à une douzaine de lieues de distance. Beau temps, jolie brise du NNO au Nord, et belle mer, du 28 août au 2 septembre. Ce jour-là, par 33° S. et 95° Est, le temps et le vent deviennent très variables, nous sortons des vents d'ouest; ils restent variables jusqu'au 8 septembre où, par 23° S et 103° E, nous entrons dans l'alizé du SE, qui débute par nous forcer à prendre des ris; le temps se modère le 11, est superbe le 12; vers 11 heures du soir, nous apercevons l'île de Christmas; la nuit est splendide, les lignes de l'île se dessinent parfaitement sur le ciel étoilé; à minuit, sa pointe Nord : NNE 1/2 E, sa pointe Sud : ENE 1/2 N; nous en sommes à une distance de 3 lieues. La brise force,

le 12 ; pris trois ris dans les huniers. Mis en panne dans la nuit du 13 au 14, par temps couvert, forte brise d'ESE et belle mer. A 6 heures du matin, terre dans le NE ; mis le cap au Nord, largué les ris. A midi, la pointe Sud-Est de Java (Java Head) : NO $\frac{3}{4}$ N, la pointe Ouest de l'île de Clap dans l'Est ; nous entrons dans le détroit de la Sonde.

L'émotion que j'éprouve en revoyant ce détroit est plus grande encore que celle que je ressentis à mon premier voyage. Mes sensations sont plus nettes maintenant ; je ne suis plus frappé d'étonnement, je suis frappé d'admiration. Depuis quatre mois, nous avons aperçu trois fois terre, mais à grande distance, imparfaitement ; il n'y avait là qu'une occasion d'exciter en nous le désir de revoir, de contempler cette nature lointaine, dans ses aspects grandioses et mystérieux. Les circonstances de la navigation ajoutent encore à ma surexcitation. Par une vitesse de 8 à 9 nœuds, alors que tout vibre sous la pression de la brise favorable, nous doublons le cap *Java* ; en quelques minutes, nous nous trouvons soustraits à l'action de la longue houle de l'océan ; côtoyant de près les rives verdoyantes, le *Macassar* s'avance, lesté, joyeux, frémissant dans le *Princess Channel*, formé dans le détroit de la Sonde, par l'île du Prince et la côte de Java ; la végétation nous embaume de ses parfums, les hautes montagnes caressent nos regards ; nos âmes se dilatent, s'épanouissent ; cependant il faut veiller, chacun est à son poste ; la mature craque, le gréement gémit ; la drisse du grand foc se brise, le bout-dehors de clin-foc se casse ; mais



un navire bien commandé profite toujours des avantages qu'il rencontre pour avancer, fut-ce au prix ou pour mieux dire au risque de quelques avaries; les avaries que nous éprouvons sont peu importantes; immédiatement, on s'occupe de les réparer. Voici déjà l'île de Crakatoa et son pic majestueux. Cependant, pour la nuit, nous prenons des précautions; les perroquets, basses-voiles, goëlette, brigantine sont cargués et les huniers mis au bas ris. La brise tombe. Avant le jour, nous rétablissons la voilure; à 3 heures, du 15, atteint la rade d'Anyer où, par suite de calme, nous n'avons pas besoin de mettre en panne pour permettre aux embarcations malaises de venir à bord nous vendre des vivres. Les vivres frais que nous nous procurons ne nous procurent pas autant de satisfaction qu'à mon premier voyage, et cela se conçoit : alors nous étions mal nourris, maintenant notre table, sans être succulente, est presque toujours confortable.

Nous avons dit que dans la mer de Java où nous entrons le 16 septembre, la mousson est sèche de mai à novembre et souffle du Sud-Est; qu'au contraire, à cette époque de l'année et durant ces mêmes mois, la mousson est Sud-Ouest et humide, dans la mer de Chine. Pour nous rendre de la mer de Java à Syngapore où nous allons d'abord, parce que Syngapore est un port franc où les produits de notre cargaison peuvent plus facilement qu'ailleurs trouver un écoulement, nous n'avons pas, comme le voyage précédent, à lutter contre un courant contraire. Cependant parfois la mousson du Sud-

Est est faible, variable, à grains, chargée d'orages, nous sommes forcés de venir au mouillage. A midi du 17, les *Deux Frères*, dans le SSO $3/4$ S, distance : 4 lieues et demie. Mouillé par 10 brasses de fond, dans la nuit du 17 au 18 ; levé l'ancre à 5 heures du matin. La nuit suivante, même manœuvre, étant entre les îles *Leat* et *Lepat*. Pendant celle du 19 au 20, nous faisons le détroit de Gaspar, par une jolie brise d'Est et un temps orageux. A 11 heures, le pic de Gaspar O $1/4$ SO, distance : 5 milles. A minuit, ce même pic : SSO $1/2$ O. Le 21, éclairs, grains, pluie, saute de vent ; nous passons la ligne, et, en même temps, de la mousson de Java dans celle de Chine. Vers 9 heures du matin, du 22, des grains violents du vent et de dessous le vent avec pluie, nous forcent à mouiller par 25 brasses de fond, jusqu'à une heure. Le pic de l'île *Bintang* SO $1/2$ S, à grande distance, au coucher du soleil. De 7 h. 15' à 1 h. 30', mouillé par 25 brasses également, le 23 ; observé un courant de 1 $1/2$ mille portant au Nord ; fait route pour le détroit de Syngapore. Au coucher du soleil *Saddle* : S 15° O ; pointe *Barbucit* : S 85° O. A l'ancre, par 26 brasses de fond dans la nuit du 23 au 24 ; courant du SO, vitesse : 2 nœuds. Par une petite brise du ONO variable et inégale, louvoyé sous toutes voiles, passé au vent de *Pedro Branca*. Vers 6 heures du soir, ayant la pointe *Romania* NO $1/4$ N, *Pedro Branca* Est, mouillé par 10 brasses de fond devant 45 brasses de chaîne. Observé des marées régulières du NE et du SO, d'une force de 2 à 2 $1/2$ nœuds. Évité de flot à 5 heures du ma-

tin. Appareillé. Manœuvré d'après les passes et suivant une brise variable, pour atteindre la rade de Syngapore. Vers 3 heures, un grain venant de l'arrière nous y porte. Serré les perroquets, dégréé les cacatois, cargué les basses voiles, amené les huniers. Relèvements du mouillage : Mât du pavillon du gouverneur ONO ; ile du *Signal* : S $1\frac{1}{2}$ O ; 8 brasses de fond. — 12 jours de voyage depuis notre entrée dans le détroit de la Sonde, 128 jours depuis notre départ d'Anvers.

La satisfaction que j'éprouve en revoyant cette belle rade enserrée par de petites îles aux collines verdoyantes, où se montrent des navires de toutes les nations et sillonnée par de nombreuses embarcations, artistement découpées, n'est pas facile à dire. Syngapore n'a de grandiose que sa rade ; la nature n'y présente aucun de ses aspects imposants ; mais son site est enchanteur, l'air y est d'une pureté extraordinaire, et le climat, quoique chaud et sujet à de fréquentes variations, des plus sain. Les variations proviennent de grains assez fréquents mais de peu de durée ; ces grains sont de véritables coups de fouet de vent ou de pluie qui rompent la monotonie des habitudes, donnent à la vie du charme, de la variété, reposent des ardeurs, des fatigues, et ajoutent à la beauté de la végétation, à l'éclat du jour, à la suaveté des nuits. Bien que la ville ait de l'animation, que sa population indigène, mélange d'Indous et de Chinois, présente, dans ses quartiers respectifs, aux environs des temples et des pagodes, un coup d'œil unique ; que la promenade, au quartier européen, le long de la mer, avec ses grands

arbres et ses voitures si lestement conduites par des coureurs ou cochers à pied soit fort attrayante ; que nous soyons désireux de revoir nos anciennes connaissances, M. Whampoo, le négociant chinois, M. Dutronquoi, notre compatriote hôtelier, cependant la rade est si animée, si intéressante par les nombreux départs et arrivages de navires, les visiteurs et les marchands de toutes sortes qui viennent à bord vendre ou échanger, que nous n'éprouvons pas le désir de descendre à terre immédiatement. Au mouillage se trouve la corvette française *la Victorieuse*, de la division des mers de Chine. Officiers de la marine militaire remplissant à bord d'un bâtiment marchand les fonctions d'officiers de commerce, nous sommes peu disposés à nous lier avec l'état-major de ce navire. Mais l'homme propose et Dieu dispose. Cet état-major qui nous connaît déjà par les rapports que nous avons eus avec ceux de la *Sabine* et de la *Sarcelle* et avec la population de Syngapour, désire fraterniser avec nous. A peine débarqués chez M. Dutronquoi avec quelques-uns de mes camarades, plusieurs aspirants viennent à nous ou plutôt disent de nous des choses si flatteuses en notre présence, que je me vois forcé de répondre à leur amabilité. Le lendemain, M. de Mauduit, l'aspirant le plus ancien, m'écrit, au nom des siens, pour m'inviter à dîner avec l'un de mes camarades, à bord de la corvette.

La lettre de M. de Mauduit exprimait le regret de ne pouvoir nous inviter tous, à cause de l'exiguïté du poste des élèves de la *Victorieuse*. On n'a



pas idée d'une pareille exigüité. La table dressée et tout le monde assis, personne ne peut bouger. Le service se fait sans que le garçon pénètre dans l'intérieur, et il se fait fort bien cependant. Il y a de la vaisselle, de l'argenterie, du coup d'œil; évidemment ces messieurs ont emprunté à la table du commandant et à celle des officiers une partie de leur luxe, pour nous faire honneur. Mais il règne une chaleur d'enfer. Pour la combattre, nos hôtes nous engagent à nous mettre à l'aise, et nous donnent l'exemple; nous voici dans le simple appareil, en chemise, en pantalon, et cela sans manquer au décorum, sans prendre un ton trivial, familial; nous agissons d'après les circonstances; d'ailleurs l'esprit remplace ce qui nous manque. Chez les Français de bonne compagnie seulement se rencontre à ce point l'art d'allier le sans-gêne au savoir vivre. La plupart des élèves sont des jeunes gens de famille noble ou riche; l'un d'eux, M. Lacave-Laplagne, est fils du ministre des finances. Si le dîner a bonne mine, il s'en faut que les plats soient tous succulents. La viande est coriace en diable. Puis l'air manque, le seul hublot qui traverse la muraille du navire, est en ce moment tout à fait insuffisant. Ce n'est pas un repas, c'est un bain que nous prenons. Raison de plus pour rire, et nous ne laissons pas échapper l'occasion. Le café est servi sur le pont, où nous faisons la connaissance du second et des officiers; avant d'y monter, nous avons sans hésiter accepté l'invitation faite par ces messieurs de changer de linge, le nôtre étant comme si nous sortions de l'eau. La *Victorieuse* est une corvette de 24,

à batterie barbette, dont la batterie se trouve sur le pont, ce qui égale, anime notre réunion; tout en causant, nous examinons comment le service se fait et les diverses installations, armements. Le commandant, M. le capitaine de frégate Rigault de Genouilly, n'est pas à bord pour le quart d'heure. Une chose me frappe dans l'équipage : la diversité et l'étrangeté du langage; il y a là des Bretons et des Provençaux tout à fait incompréhensibles. La corvette est admirablement tenue; il règne entre les matelots, les officiers et aspirants un ton cordial, aimable et cependant toujours convenable, toujours conforme aux exigences de la discipline, une harmonie qui fait plaisir à voir. Le matelot se sentant aimé, apprécié de ses chefs, en est heureux et fier, la gaité se montre en lui, une gaité contenue, qui donne de l'essor à son intelligence naturelle et stimule son dévouement. Par la sociabilité qui le distingue entre tous, le caractère français parvient à accorder, dans les relations les plus difficiles de la vie du bord, le sentiment de l'égalité à celui de la discipline. Ce résultat doit être attribué sans doute aux traditions maritimes, aux obligations imposées par le souvenir de glorieux désastres, à la nécessité de se faire chacun des concessions pour tenir haut le drapeau national en toute occasion, au sentiment du devoir. L'amour de la patrie est plus vivace quand on est loin d'elle; on lui sacrifie plus aisément; par cela même il grandit en nous.

Nos rapports avec l'état-major de la *Victorieuse* sont en général moins officiels mais plus rationnels, plus conformes à notre mission commerciale, que

ceux que nous avons eus avec l'état-major de la *Sabine* et de la *Sarcelle*, à notre voyage précédent. Le *Macassar* portait alors indûment la flamme coupée, la flamme du navire de guerre, ce qui n'a plus lieu maintenant. Par suite de cet insigne, des rapports officiels peu réguliers s'étaient établis, qui nous gênaient mutuellement. Aujourd'hui, les commandants ne se rendent plus visite, ce qui ne nous empêche pas de fraterniser avec nos camarades, les aspirants et officiers de la *Victorieuse* comme avec ceux de la *Sabine* et de la *Sarcelle*. Nous leur rendons politesse pour politesse, et cela sans nous gêner, car nous sommes installés à bord beaucoup mieux qu'eux. Leur présence parmi nous, apporte naturellement une trêve dont nous sommes heureux, aux dissentiments qui à tout propos éclatent entre le commandant et le second. Le commandant de la corvette est presque toujours à terre, le nôtre aussi, nous en profitons pour fraterniser librement. Ce M. Rigault de Genouilly, qui plus tard devint amiral et fut longtemps ministre de la marine sous l'empire, était alors un homme jeune encore, mince, élancé, peu communicatif, de tournure aristocratique, bien vu et estimé de son équipage; tout en ayant l'air de ne pas s'occuper de son navire, il représentait dignement sa nation. Néanmoins, si brillamment que fut tenue la *Victorieuse*, le petit brick anglais l'*Arlequin*, de l'escadre blanche, qui vint mouiller sur rade quelques jours après notre arrivée, nous étonna par ses fières allures et sa gentillesse, son audace et sa dextérité.

Le mardi 7 octobre 1845, à cinq heures du matin, levé l'ancre, quitté la rade de Syngapore, par faible brise de terre, toutes voiles dehors, fait route pour Manille. Échangé le salut du pavillon, avec la corvette française la *Victorieuse*. A midi, du 8, le pic de *Barbucit* : O. $1\frac{1}{2}$ S, *Pedro Branca* : SSO, ce qui nous met par $104^{\circ} 2'$ Longitude Est, et $1^{\circ} 25'$ Latitude Nord. A midi, du 9, la pointe Nord de *Pulo Aor* : OSO $1\frac{1}{2}$ O, et *Pulo Domar* : ENE $1\frac{1}{2}$ N. — Nous voici dans la mer de Chine. Nous nous attendons à une mauvaise traversée, car nous sommes à l'époque où la mousson change, où le temps et le vent sont très variables, tantôt beaux, favorables, tantôt contraires, menaçants, souvent mêlés d'acalmies, et parfois chargés de tempêtes, voire même d'ouragans, de typhons. Ces craintes ou plutôt ces prévisions se réalisent; peu à peu nous éprouvons de tout cela.

Par faible brise variable, le temps est beau le 9; chargé et à grains, avec pluie, orage, le 10, le 11; revient au beau, le 12; et ainsi de suite. Le 13, matin, mouillé l'ancre à jet pour faire venir le navire au vent; le navire évité, levé l'ancre; sondé : 20 brasses, et observé un courant portant au Sud-Ouest. Nous avons pris notre point de départ, le 10, à huit heures du matin, en relevant *Brother* : SE $1\frac{1}{2}$ S, et le pic de *Middel Anambas* : SSE $1\frac{1}{8}$ E; nous en prenons un nouveau à midi, du 15, ayant *Pulo Condor* et les îlots *Battenat* et *Giovac* en vue. A mesure que nous avançons, la navigation devient plus fatigante, et même plus dangereuse, car, outre les grains, les coups de vent, il règne des courants

difficiles à apprécier, le ciel reste parfois chargé, pluvieux assez longtemps, il y a impossibilité d'observer les astres. Le 21 septembre, par 13° O et 117° E, forte brise du OSO au SSE, nous recevons un grain qui nous oblige de fuir vent arrière pendant quelques instants, toutes voiles serrées ou carguées, puis de mettre les huniers au bas durant plusieurs heures. Le 22, calme, pendant la journée; une jolie brise d'ouest s'élève le soir, et fraîchit pendant la nuit. Par grand frais du NO, essayé d'attérir, d'entrer dans la baie de Manille, le 23, matin; à ce moment, le temps se gâte tout à fait, devient pluvieux, force jusqu'à la tempête. Pour nous relever, nous sommes obligés de torcher de toile, de risquer la mâture. Heureusement tout tient bon. Mais la mer augmente et la tempête aussi, les grains se succèdent avec violence, il faut serrer les voiles. Sous le grand hunier seul, tous ses ris pris. Remplacé la misaine déchirée en la carguant, ce qui est un tour de force, par un pareil temps. A midi du 23, Latitude : 13° 46' N, Longitude : 119° 46' E. Décidément notre position devient critique. La tempête nous jette sur terre, et le courant nous dresse sur des roches. Le vent souffle du NO 1/4 O; son action, jointe à celle de la mer, nous occasionne 5 à 6 points de dérive, nous porte de 3 à 4 lieues dans le SSE environ, par quart. C'est diabolique. Voici la nuit, et le temps ne s'améliore pas. A la lueur des éclairs, on regarde sous le vent, si l'on ne voit pas encore les brisants. N'ayant pas pris des observations, ni reconnu terre, il nous est impossible de mesurer le courant, de savoir au juste

où nous nous trouvons. Chacun comprend si bien la situation, même les matelots, que personne ne parle. On s'attend à tout. Le docteur, M. Van Tilborgh, s'enferme dans sa chambre; ayant souvent fait naufrage, il est considéré comme une sorte d'oiseau de mauvais augure par l'équipage, qui semble vouloir le jeter à l'eau pour se débarrasser du mauvais sort. En d'autres moments, cela serait risible; ici, cette superstition nous attriste. Le comptable, M. Pasquini, est malade, tant le *Macassar* se démène; il est couché tout habillé et s'est attaché sa comptabilité à la ceinture, pour prouver qu'elle est en état; le cas échéant. Comme chacun de nous, M. Nagelmaekers fait bonne contenance. Après être resté sur le pont à m'écarquiller inutilement les yeux jusque vers dix heures, voyant que je m'énerve ainsi, que le temps ne fait pas mine de vouloir changer, et n'ayant du reste plus d'espoir que dans l'influence du lever de la lune, sur le temps, lever qui doit avoir lieu vers minuit, je descends et me jette sur un des canapés du salon, où je dors bien tranquillement. A minuit, l'on m'éveille pour prendre part à un conseil réuni à l'effet de délibérer sur la question de savoir s'il convient de virer de bord. Je vote pour le virement, lequel est à peine exécuté que le vent change et le temps s'améliore soudainement; — nous sommes sauvés!

Par une pareille nuit, si le navire avait touché, c'eût été fait de nous presque instantanément.

Le vent passé au Sud-Ouest d'abord, rallie bientôt le Sud, puis le Sud-Est. Pour nous relever, nous courons 17' NNO $\frac{1}{2}$ O; ensuite nous faisons, en

route : N $\frac{1}{4}$ NE, 38'; à midi du 24, nous relevons la pointe N de *Mindoro* : E $\frac{1}{4}$ S, le milieu de l'île des *Chèvres* : N $\frac{1}{2}$ E. De là nous concluons la position que nous avions à minuit : nous étions alors à 2 lieues des roches; si le changement dans le temps s'était produit deux heures plus tard, le *Macassar* se serait perdu corps et biens.

Le danger est passé, mais cependant nous ne sommes pas encore au bout de nos peines. Le 25, la tempête recommence, nous voici de nouveau à la cape, forcés de diminuer de voile jusqu'à nous trouver encore sous le grand hunier seul, avec tous ses ris pris. Le vent varie du Sud au SSO; comme il ne bat plus en côte, nous sommes à l'aise; d'ailleurs nous nous trouvons assez loin de terre. Le temps reste à grains, le 26, mais les rafales ont moins de force. A six heures du soir, terre en vue, l'île de Luçon; relevé l'ilot du cap *Capones* : NE $\frac{1}{2}$ E, et le mont *Marivelles* : E. $\frac{1}{4}$ SE. Très beau temps, jolie brise du SE, houle du SO. Faible brise variable du SE au NE, le 27 et le 28. A midi, du 28, Latitude : 14° 14' N; Longitude : 120° 12' E; la pointe Nord de l'île de *Corégidor* : ENE $\frac{1}{4}$ N, et l'île de la *Fortune* : SE $\frac{1}{4}$ E. Courant contraire. Louvoyé, presque calme, le 29; vers huit heures du soir, mouillé à l'entrée de la baie de Manille. Courant de 1 nœud portant au SO. Levé l'ancre le lendemain matin, à sept heures. Appareillé, le 31, à cinq heures du matin, et mouillé en rade de Manille par 5 brasses de fond également, vers huit heures.

Sur rade se trouve la *Sabine*, notre ancienne connaissance. Avant même que le *Macassar* soit à l'ancre, le canot-major de la corvette quitte le bord, un des officiers vient nous adresser les félicitations et compliments du commandant, M. le capitaine de vaisseau Guérin, auxquels notre commandant s'empresse de répondre en faisant lui-même une visite à bord de la *Sabine*. Depuis notre dernier voyage, que de choses nous avons à nous dire, nos camarades français et nous ! Nous sommes pour eux en quelque sorte des échos de la vie en Europe, des souvenirs. Ils nous apprennent l'expédition contre les pirates des îles Soloo à laquelle la mort de l'un d'eux, du comte de Meynard, enseigne de vaisseau, officier distingué et camarade charmant, assassiné par ces sauvages dans une visite qu'il fit à l'une de leurs îles, vient de donner lieu. Pour accomplir cette expédition, une partie des équipages de la *Sabine* et de l'*Alcmène* furent employés dans des bateaux qui donnèrent la chasse aux pirates, pendant que les deux corvettes détruisaient plusieurs de leurs établissements.

Ce n'est pas non plus sans satisfaction, cela va sans dire, que nous revoyons cette bonne ville de Manille avec ses faubourgs populeux et sa population pittoresque, aux mœurs simples et douces, au commerce sûr et facile ; cette baie immense, la plus grande de toutes celles qui sont vraiment fermées, abritées ; nos passagers du voyage précédent, M. Lanoy, le consul général belge, et sa famille. La vie du marin est remplie d'émotions à la fois vives, profondes, et de natures diverses, opposées ;

de hauts et de bas par lesquels l'homme se forme tout particulièrement pour la pensée et pour l'action.

Les instructions données cette fois par l'armateur, pour le chargement, ne nous permettent pas d'obtenir facilement une cargaison de retour. Notre séjour à Manille se prolonge pendant près de deux mois. La *Sabine* quitte avant nous. Le terme de sa croisière de cinq ans dans les mers de Chine, est près d'expirer. Quelques-uns de nos officiers assistent à son bord à l'appareillage, manœuvre faite avec ordre, avec aisance, dont nous apprécions la beauté, et qui nous sert en quelque sorte de leçon en nous rappelant notre véritable métier.

Les officiers français ont eu l'amabilité de nous introduire dans quelques familles bourgeoises, où ils laissent d'excellents souvenirs; après leur départ nous y sommes reçus cordialement, non qu'on se mette en frais pour nous, ce n'est pas l'habitude pour personne, mais par la confiance et l'amitié qu'on nous témoigne, ce qui vaut mieux. Dans l'une d'elles, de sang légèrement mêlé, où nous allons souvent passer la soirée, deux jeunes filles gracieuses, l'une svelte, élancée, Blasa; l'autre, mignonne, potelée, Dolorès, nous chantent naïvement des airs du pays, en s'accompagnant de la guitare ou du piano. Par contre, nous leur apprenons la polka, qui en ce moment fait partout fureur. La leçon donnée en présence des parents, est du plus grand sans-gêne. Ces jeunes personnes sont en costume indien, très léger. En Europe, cela paraîtrait inconvenant; ici, personne n'y voit du mal. « Honni

soit qui mal y pense. » Par nous la polka est introduite à Manille, dans cette intéressante société. Un jour, le commandant, embarrassé de répondre à toutes les politesses qu'il reçoit, invite en riant ces dames et leurs familles à venir danser à bord du *Macassar*. Son invitation est acceptée avec empressement. Le jour est fixé. Un gentleman américain de nos amis et des leurs se charge de fournir les musiciens, l'orchestre. Nous faisons quelques apprêts tout en croyant jusqu'au dernier moment à une plaisanterie. Ce n'est pas du tout une plaisanterie, en réalité il s'agit de donner un souper et un bal à plus de cinquante personnes sans nous compter.

Tout contribue à nous faire croire que la fête projetée n'aura pas lieu, le ton dont les invitations ont été faites, ses proportions, et puis le mauvais temps. Fixée au dimanche, pendant la journée du samedi, une queue de typhon se déchaîne sur la baie; la foudre tombe sur un navire auquel elle enlève le grand mât de hune; les communications avec la terre se trouvent interrompues. Dans cette tourmente le *Macassar* tient bon sur une seule ancre, mais dont la chaîne est presque entièrement filée; la mer déferle à bord comme en plein océan; le temps se calme durant la nuit. Au jour, chaque navire répare ses avaries, ses désordres; la rade reprend peu à peu sa physionomie accoutumée; toutefois la houle persiste, les navires roulent à qui mieux mieux; malgré que la journée soit calme, le roulis ne discontinue pas; on ne peut donc guère supposer que

ces dames s'exposeront aux atteintes du mal de mer pour venir danser à bord; oui, mais cependant, « ce que femme veut... »

M. Van Schoubroeck, notre chef de gamelle, et le commandant, notre chef de table, prennent quelques précautions culinaires et font certains apprêts : le pont, entre le grand mât et la dunette, est débarrassé; les caronades sont portées vers l'avant; aux tentes bien tendues sont suspendus des lustres formés de faisceaux de baïonnettes; à l'aide de nos armes, de nos pavillons, nous faisons des trophées; dans notre salon, la table est dressée pour un souper de vingt-cinq couverts. Ces mesures prises, nous attendons l'événement de pied ferme. Un peu après le coucher du soleil, fatigués de regarder à travers nos *longues vues* chaque embarcation sortant de la rivière pour y découvrir notre monde, nous voyons tout à coup déboucher une embarcation où nous comptons un assez grand nombre de personnes, mais ce sont des hommes; elle est suivie à quelque distance de une, de deux, de trois, de quatre, de cinq, de six, de sept autres où les dames sont en majorité. Décidément ce sont bien là nos gens et beaucoup plus nombreux que nous le supposions, il s'agit de compléter les apprêts au plus tôt. Une chose nous embarrasse, l'embarquement, surtout pour les dames. Le *Macassar* continue à rouler de manière à noyer à chaque coup une bonne partie de l'escalier, dont l'usage est dangereux pour qui n'a pas le pied marin. Vite un cartahu est frappé au bout de la grande vergue, à l'extrémité duquel se trouve fixé un fauteuil soi-

gneusement suspendu, qu'on ramène à bord par un autre cartahu. Cette installation déjà prête au moment où la petite flottille arrive le long du bord, loin d'effrayer ces dames, excite leur gaité. Chacune d'elles s'assied hardiment dans le fauteuil, est hissée main sur main au coup de sifflet du maître d'équipage, à une assez grande hauteur, puis parcourt une autre trajectoire qui nous l'amène à bord où nous nous empressons de lui présenter nos hommages. Les messieurs viennent après, par le même chemin. Ce petit incident et ceux du souper, opéré en deux fois et où chaque officier est obligé de faire en quelque sorte l'office de garçon, mettent chacun en belle humeur. Le gentleman américain, notre ami, qui s'est chargé de la musique, a bien fait les choses; un petit orchestre, pas mauvais du tout, composé de sept musiciens, et placé sur la dunette, contribue à notre entrain; le pont est éclairé jusqu'au gaillard d'avant; les danseurs pour la valse, la polka, le galop, en font usage dans toute son étendue; l'équipage, en blanc, est rangé, assis sur les bastingages, le gaillard; la fête marche à merveille et si bien que les effets du roulis ne sont funestes pour personne. Le plus grand succès, Blasa et Dolorès, ces deux charmantes sœurs, l'obtiennent incontestablement. Cependant, au milieu de la joie, Dolorès laisse parfois échapper de sinistres pressentiments, que semblent démentir sa beauté fraîche et robuste, son air de bonheur et de santé; elle nous dit que la fièvre l'atteint de temps en temps, et l'enlèvera prochainement. Nous nous récrions, mais hélas! ses pressentiments ne doivent que trop tôt se réaliser!

C'est un grand avantage, pour un voyageur, d'apprendre et de parler les langues avec facilité; cet avantage, je ne le possède pas; la langue espagnole, usitée ici, je la comprends peu et la parle moins encore; mes camarades m'aident parfois à me tirer d'embarras; ils ont des jouissances que je n'ai pas; par contre, j'observe davantage.

Malgré sa fierté naturelle, l'Espagnol aisément se rapproche des peuples soumis à sa domination, en adoptant des mœurs qu'il fait siennes et en attachant peu d'importance à la différence de races. Dans ses colonies, les alliances sont nombreuses et la fusion intime, la population présente une unité singulière, qui fait sa force. De là l'étonnante stabilité du gouvernement des Philippines, stabilité que n'ont pu altérer les échos de révoltes gigantesques dans les contrées voisines, en Chine et au Japon. Quoique par son affaissement, l'Espagne eut considérablement perdu de son prestige en Europe et même dans ses possessions, les colonies espagnoles de l'Amérique fussent certainement restées comme les Philippines fidèles à la mère-patrie, sans l'influence des États-Unis. Chose bizarre, le citoyen républicain des États-Unis n'a pas, comme le citoyen royaliste espagnol, la souplesse nécessaire pour s'assimiler une race déchue en s'alliant avec elle; il semble avoir hérité des instincts conquérants, perdus par ce dernier à la suite de sévères leçons. Les indigènes de l'Amérique, les Peaux-rouges, sont presque entièrement disparus, exterminés. Au contraire, les peuples que, dans ses possessions, l'Espagne n'a pas soumis, ont été laissés en liberté. Elle s'est con-

tentée de leur montrer sa force, de les obliger à la respecter. Mieux vaut douceur que violence. Dans le relèvement des races inférieures, l'Espagne brille plus que toute autre nation. Loin d'infirmier cette vérité, l'émancipation de ses colonies atteste que la fusion y fut complète, y permit la naissance d'un sentiment national qui, sans l'excitation occasionnée par les États-Unis, eut grandi lentement, pacifiquement, de manière à rayonner sur les indigènes et à les amener progressivement à la civilisation. Par contre, il faut bien le reconnaître, le sentiment de dignité qui distingue la race anglo-saxonne produisit l'émancipation des États-Unis, et les magnifiques résultats de cette émancipation, une vie élevée dans toutes les autres contrées de l'Amérique. Mais ce qui convient au Sud ne convient pas au Nord, telle forme de gouvernement sied à une population et non à une autre; les luttes et les dissensions qui règnent entre les républiques de l'Amérique centrale, de l'Amérique du Sud et dans l'intérieur de ces États, font penser avec raison que leurs peuples eussent gagné en ne brisant pas entièrement avec la mère-patrie, en imitant l'exemple de la population du Canada.

Peu de jours après la fête de notre bord, à une fête d'une des principales paroisses du faubourg de Binondo, plusieurs de nos officiers reçoivent un accueil chaleureux, et sont étonnés de la profusion de rafraîchissements qu'on leur offre, car ces habitants ont une sobriété dont ils s'écartent rarement. S'ils sont sobres, en revanche ils jouent avec passion. Beaucoup ainsi perdent leur fortune. Une de leurs

manières de jouer consiste en paris engagés dans des combats de coqs. Chaque tagale a son coq, qu'il aime à la folie; pas une des embarcations qui viennent le long du bord, même les chalands, qui n'ait son coq. Un simple coup d'œil suffit à ces gens pour reconnaître si un coq est courageux; à l'inspection des écailles des pattes, ils savent en outre s'il est apte au combat; il est apte si les rangs inférieurs des écailles se composent d'une seule écaille, ou bien de trois, et d'autant plus apte qu'il y a de rangs formés dans ces conditions. M. Nagelmaekers qui est presque toujours à terre, où il habite l'hôtel Blanco, se passionne pour ces combats comme un véritable tagale. Un jour il revient à bord installer quelques-uns de ces guerriers qu'il a achetés et veut rapporter. L'un est grand, superbe, courageux, mais d'après la forme de ses écailles, il n'est pas apte au combat, c'est-à-dire, sans doute, qu'il manie mal ses éperons, dont les coups portent à faux; les autres sont plus petits; l'un, bien marqué, perd sa queue à la bataille, ce qui ne l'empêche pas de recommencer à se battre, de tenir tête au grand; un autre, chétif, malade, est supérieurement écaillé. « Voilà le roi ! » s'écrie en l'examinant le douanier du bord, tagale pur sang, « je vous le guérirai ! » En effet, par ses soins, une huitaine de jours après, le coq est guéri. Il n'a jamais pris part au combat et cependant ses camarades reconnaissent si bien sa supériorité qu'ils refusent de lutter avec lui. Néanmoins, encouragé par les avantages qu'il vient de remporter sur d'autres, le grand coq se hasarde à accepter le combat; sa vigueur est telle qu'il se tire

assez bien d'affaire. Mais on arme de pointes d'acier les éperons des lutteurs. Il ne recule pas. Après une passe ou deux, le roi lui porte un coup dont il meurt presque sur-le-champ. Cette mort nous impressionne, M. Nagelmaekers particulièrement. Les combats armés sont proscrits.

Après nous avoir intéressés souvent par leurs exploits durant notre traversée de Manille à Batavia et à Sourabaya, les coqs sont vendus par leur propriétaire, dans cette dernière localité, avec bénéfice.

La mésintelligence qui existe entre le commandant et le second finit par produire un éclat extrêmement regrettable, une provocation en duel de la part du second, à laquelle le commandant répond en suspendant cet officier de ses fonctions. Cette résolution lui est probablement inspirée par ce qui se passe à bord de la *Sabine*, où le commandant Guérin, pour un cas analogue à celui-ci, suspendit récemment de ses fonctions le premier officier. Mais à bord de la corvette française, le commandant se tient dans son appartement, il a sa table à lui et fraye peu avec les officiers. A notre bord au contraire, M. Swartz fait table et se tient constamment avec nous ; il s'impose par sa conversation, de sorte que la position de M. Baillieu devient pénible, difficile, et lui enlève peu à peu sa liberté d'esprit. Ayant déjà mentionné l'attitude de chaque officier et de M. Nagelmaekers, dans le conflit, je n'ajouterai rien de plus à ce sujet ; je ne redoute pas d'exprimer la vérité, mais je crains de formuler

des jugements; quand on n'est pas obligé de juger, il convient d'être réservé; en outre, plusieurs de mes camarades de voyage existent encore et il ne peut s'agir ici de poursuivre le redressement d'un tort, par conséquent rien ne me force de m'expliquer davantage; si par suite de ces ménagements, mon récit manque d'intérêt, j'espère que le lecteur me tiendra compte de difficultés insurmontables en se montrant indulgent.

Avant de quitter Manille, j'accomplis une petite formalité importante. D'après la loi, pour être Belge, je suis forcé de déclarer mon intention de le vouloir, dans l'année qui suit ma majorité. Or, dans quelques jours, le 14 décembre, j'aurai 22 ans; je me mets donc en règle : M. le consul général Lanoy reçoit ma déclaration et m'en donne acte en date du 7 décembre 1845.

Le jour de la Noël, le *Macassar* quitte Manille à 5 h. 1/2 du soir. M. Michel, qui remplit les fonctions de second, prend le quart de 12 à 4 heures; M. Van Schoubroeck, celui de 4 à 8 heures; moi, celui de 8 à 12; le commandant veille quand il y a lieu, sur tous les quarts. Un peu avant minuit, tout à coup nous touchons, sans éprouver une forte secousse. Ceci se passe sur mon quart, par une nuit obscure et une jolie brise du Sud-Est, toutes voiles dehors, le commandant étant sur le gaillard d'avant et moi sur la dunette, d'où je fais exécuter les ordres qu'il me donne, soit pour la manœuvre, soit pour la route à suivre. Toucher est un accident grave. Heureusement, le temps est beau. Voici ce que dit le journal du bord :

« A 11 h. 45', courant au SO $1/4$ S, pour sortir de la baie par la passe Nord, touché sur deux brasses de fond de vase, sous les grands porte-haubans, à tribord; cargué et serré toutes les voiles, mis la yole à l'eau pour sonder tout autour du navire; tiré plusieurs coups de canon pour faire venir une chaloupe de la marine espagnole, afin d'élonger une ancre. Relevé du lieu où nous touchons, la pointe NO de Corregidor : SSO $1/2$ O, et la pointe Cancave : SO, p. c. Nous avons perdu de vue le feu de Manille dans l'ENE $\frac{1}{4}$ E p. c., à 9 h. 15'. Mis la drôme sur le pont, débarqué le grand canot et la chaloupe, monté tous les grelins sur le pont, et paré deux ancres pour porter au large. La chaloupe et le grand canot font tellement d'eau qu'il est impossible de s'en servir sans y installer une ceinture de barils de galère (1). Fait une garniture de barils de galère à la chaloupe. Élongé une ancre à jet par la hanche du babord, sur 7 brasses de fond. Empenélé une autre ancre, viré au cabestan, raidi le grelin. A 8 heures, une felouque de guerre vient à bord pour nous porter secours. Élongé à l'aide de la felouque, l'ancre de bossoir de babord par la hanche de babord et raidi le cable au cabestan. Raidi de temps en temps les cables de l'ancre de bossoir et de l'ancre à jet. La marée monte et le navire ne fait pas d'eau.

« Brise fraîche du Nord-Est. Vers 2 heures, forcé

(1) A cause de l'état de sécheresse où ils ont été laissés, leurs coutures se sont ouvertes.

sur les grelins et mis le navire à flot. Levé les deux ancrs à jet, à l'aide de la felouque. Évité sur l'ancre de bossoir, etc. »

Nous appareillons vers 4 heures, le vendredi 26 décembre.

Le *Macassar* ayant touché, doit être visité dans le port prochain, pour que, le cas échéant, c'est-à-dire s'il survient des avaries au navire, à la cargaison, les compagnies auxquelles il est assuré soient tenues de participer aux frais, aux pertes. Pour le visiter, il faut le décharger, puis l'abattre en carène ou le mettre sur un *patent slip*, en chantier. C'est ce que nous ferons à Java où nous devons aller pour compléter notre cargaison.

Le fait d'avoir touché provient de ce que nous étions trop près de terre. Il n'est pas facile d'évaluer les distances, à vue d'œil, pendant la nuit. Sans le différend entre M. Swartz et M. Baillieu, probablement cet accident ne serait pas arrivé, le commandant n'eut pas été seul devant pour faire cette évaluation, on aurait eu recours à la sonde pour s'éclairer. M. Swartz insiste pour que j'écrive dans le journal du bord que l'on y a eu recours; j'hésite d'abord, puis je cède; finalement, pour avoir la conscience en paix, je biffe ce que j'ai écrit. En m'accusant plus tard d'avoir voulu lui nuire ainsi, par défaut de complaisance, le commandant méconnut mon caractère; jamais pareille pensée ne me vint à l'esprit; si j'avais cru pouvoir inscrire que l'on avait sondé, sans manquer à mon devoir d'honnête homme, je l'aurais fait volontiers; mais pour le tirer d'embarras j'aurais dû mentir; mentir

dans les choses graves, d'intérêts, me semble une mauvaise action.

A sept heures du soir, la pointe *Monga* dans le Nord; pris notre point de départ : 14° 22' Nord, 119° 31' Est. Beau temps, bonne brise du NE variable. A onze heures du matin, le lendemain 27 décembre, perdu terre de vue. Mer houleuse, la brise fraîchit et rallie le Nord, puis revient au NNE, le 28; en moyenne nous filons 7 nœuds et demi, nous faisons un demi-degré, 10 lieues par quart. Le 2, un jeune homme, le mousse Van den Abeele, atteint depuis quelque temps d'une fièvre typhoïde, expire. Point à midi : Latitude : 4° 41'; Longitude : 180° 30'. A dix heures du soir, mis en panne sous le perroquet de fouge pour sonder : 55 brasses; à quatre heures : 48 brasses; la brise mollit, le temps est légèrement brumeux. A 6 heures 45' du matin du 3, *Flat Island* en vue dans le SSE 1/2 E, à 11 milles de distance. — Après la prière et cérémonie d'usage, laissé tomber à la mer la dépouille de Van den Abeele, à midi. — La brise force, le temps devient pluvieux; à 4 heures, *West Island* : ENE 3/4 N. Le 4, à midi, *Withe Rock* : Nord et *Pulo Yaring* : NNO 1/2 O. Dans l'après-dîner, par temps couvert, à grains, et belle brise du NNO, les îles de la *Division*, du *Saint-Esprit* et de *Sainte-Barbe* en vue. Nous passons la ligne. Après avoir traversé la mer de Chine, nous faisons route pour le détroit de Gaspar.

Le temps reste à grains, couvert, et les vents au NNO, variables. A 4 heures du soir, du 5, en tra-

vers de l'île Gaspar. Vers 7 heures 15', mouillé par 28 brasses de fond, devant 66 brasses de chaîne, ayant la pointe NE de *Pulo Leat* : E $1/4$ SE, et la pointe SO : SSE $1/2$ E; courant de 2 $1/4$ nœuds, portant au Sud. A 8 heures du matin du 6, appareillé par jolie brise du ONO. Grains, pluie, brise d'Ouest variable. Vers 7 heures du matin du 7, *Noord-Wachter*, dans le OSO, distance : 9'. A midi, *Zuid-Wachter* : SSO $\frac{1}{2}$ S, distance : 4 $1/2$ milles. Même temps. Mouillé par 21 brasses de fond devant 45 brasses de chaîne vers 6 heures du soir, ayant l'île d'*Edam* : SE $1/4$ E; *Daphora* : OSO $3/4$ S; *Hoorn* : S $3/4$ E; le courant porte à l'Est.

Vers 6 heures du matin, du 8 janvier, appareillé sous les huniers, perroquets et basses voiles par une petite brise qui, peu à peu, se fait du NO, et mouillé à 10 heures en rade de *Batavia*, par 9 brasses de fond et 40 brasses de chaîne.

Cette traversée de Manille à Batavia s'est opérée facilement. La mousson sèche du Nord-Est, de la mer de Chine, et celle humide de l'Ouest, de la mer de Java, nous ont permis de l'accomplir en moins de 15 jours. A Batavia, où nous sommes cordialement accueillis par nos compatriotes qui y sont établis et dont nous avons fait la connaissance le voyage précédent, on s'enquiert immédiatement du moyen de visiter le *Macassar*. A cet effet, il devrait aller à *Onrust*, l'une des petites îles de la rade, où se trouvent des chantiers, localité malsaine, dont la mortalité est grande en tous temps. Les chantiers se trouvent occupés; attendre notre tour de réparer nous occasionnerait un assez long retard; d'ail-

leurs nous ne pouvons compléter notre cargaison à Batavia. Ces raisons décident le départ du navire pour Sourabaya, le port le plus important de Java après Batavia, qui se trouve presque à l'autre extrémité de l'île. Pour y aller, nous longerons la côte, ayant vent favorable, souvent en vue de terre; la distance à parcourir est de 7 degrés environ, 140 lieues; elle sera rapidement franchie si nous ne rencontrons pas de calmes, la seule contrariété à craindre sous ce ciel élément.

Appareillé le 18 janvier à 4 heures du matin, par faible brise de terre. Passé entre les îles de *Leyde* et d'*Enkuyzen*. Vers 10 heures 1/2, la brise de mer se fait; orienté la voilure en conséquence; à midi, *Leyde* : SO, la pointe de *Crawaus* : E 1/4 NE. A 6 heures du soir, la pointe *Carawang* : S 1/2 O, à grande distance. Le 19, à 5 heures 1/2 du soir, le mont *Chérison* dans le Sud; *Indramaya* : OSO 1/2 S; 16 brasses, fond de sable. Laissé porter. Le 20, à midi : Latitude : 6° 13' Sud; Longitude : 108° 43' Est. A 6 heures du soir, le mont *Chérison* : SO 1/2 S, et le mont *Tagal* : S 1/2 E. Très faibles brises de la partie de l'Ouest, avec calme, pluie, orages et grains, par intervalles. Les 21 et 22, en vue des montagnes de *Samarang* et du groupe d'îles dont *Carimon Java* et *Mandaliko* sont les plus extérieures; les hautes montagnes de *Samarang*, splendides et dont les contours se dessinent majestueusement au lever et au coucher du soleil, deviennent invisibles, sont cachées par l'éclat du jour, entre ces deux moments, comme du reste tous les monts élevés

vus ainsi à grande distance, dans ces régions tropicales. Le 22, à midi : *Carimon Java* : NO $1\frac{1}{2}$ O; *Mandaliko* : NE $1\frac{1}{4}$ N. Toujours de faibles brises, du calme et de petits grains. A 6 heures du soir du 23, la pointe *Stockee* : OSO, et la pointe *Boedjel*, de Java : O $1\frac{1}{2}$ N. Mouillé le 24, à 11 heures 15' du soir, par 10 brasses de fond devant 25 de chaîne. A 5 heures du matin appareillé, fait route pour l'entrée du détroit de *Soerabaya*. Mouillé à 8 heures 15', par 4 $1\frac{1}{2}$ brasses; relevé le pavillon de la pointe Pankee dans le SO. Vers 10 heures, embarqué le pilote. Il nous fait placer les caronades, tout le poids disponible sous le gaillard d'avant afin d'égaliser le tirant d'eau, de mettre le navire sur le nez. Levé l'ancre à 1 heure, et mouillé à 7 heures 45'. Le lendemain lundi 26 janvier, appareillé sous toutes voiles à 5 heures du matin; mouillé en rade Soerabaya à 6 heures 45', par 10 brasses de fond.

Formé par l'île de *Madura* au Nord, et l'île de *Java*, au Sud, le détroit de *Sourabaya* qui, en rade où nous sommes, n'a pas une lieue de large, est d'un aspect riant mais peu grandiose, les montagnes de Madura sont peu élevées, et la côte de Java, très basse. La rade est excellente. Une petite rivière à courant rapide, qu'il faut remonter d'une demi-lieue pour arriver à la ville, présente son embouchure en face de notre mouillage, à une distance de 20 minutes environ; cette embouchure est le point le plus vivant du paysage, auquel de grands navires à l'ancre, d'autres abattus en carène le long de pontons, des embarcations de toutes sortes circulant

entre ces navires ou allant à terre, en revenant, donnent le principal cachet.

Par le *Macassar*, le pavillon belge se montre pour la première fois en rade de Soerabaya. Cette vue nous vaut, chaque dimanche, la visite de compatriotes établis dans cette ville, et qui, à bord où ils sont bien reçus, manifestent une joie enfantine. Pour eux, nous représentons la patrie. Plusieurs sont exaltés. « Combien, disent-ils, nous avons souffert, nous avons lutté, pour soutenir l'honneur national, dont ce pavillon belge que nous voyons pour la première fois est l'emblème, et prouver qu'il y a en nous autre chose que de simples *muiters*, des révoltés, comme on nous appelle. » La plupart de ces messieurs se trouvaient, en 1830, à Java, au service, n'ayant pas l'occasion de se repatrier. Les Belges étaient alors si nombreux dans la colonie que l'on craignit un mouvement. Parmi les Hollandais eux-mêmes, beaucoup condamnaient l'obstination du roi Guillaume à vouloir opérer de force, en imposant l'unité de langage et de religion, la fusion des deux nationalités, approuvaient en quelque sorte notre révolution. Pour bien juger les événements, il faut les juger de haut, n'y prendre aucune part tout en s'y intéressant, et pour cela, les voir de loin.

Sur rade se trouve le navire de guerre stationnaire le *Vliegendevisch*, qui nous adresse gracieusement des offres de service, à propos de l'opération du carénage dont nous nous occupons. Des relations amicales s'établissent entre ses officiers et nous. Ils nous invitent à dîner à bord de leur bâti-

ment. A celui que nous leur rendons, les têtes s'échauffent, nous fraternisons outre mesure. Deux jeunes enseignes de vaisseau surtout, M. De Ruyter, descendant du célèbre amiral, M. Ariens, dont le père est contre-amiral aide de camp du roi, qui traitent Guillaume I^{er} de vieux fou, de vieille bête, boivent à l'union de nos deux nations, en nous demandant de leur chanter *la Brabançonne*, dont ils entonnent avec nous le refrain. Mais c'est à peine si nous nous rappelons les paroles de l'air national, tant déjà elles semblent peu appropriées à nos sentiments. Personne, parmi nous, ne garde rancune à la maison d'Orange, si illustre, ni d'animosité contre les Hollandais, nos frères. Ces messieurs ne l'ignorent pas, voilà pourquoi ils sont furieux contre l'auteur de la séparation. Le patriotisme qui les anime s'exprime étrangement, mais c'est du patriotisme, nous ne nous y trompons pas. La réunion des deux peuples avait fait espérer pour leur pays une nouvelle ère de grandeur. C'est la perte de leurs illusions et l'estime qu'ils portent en quelque sorte à leurs proches parents qui produit cette explosion dont nous sommes touchés. — Le souvenir de cette scène émouvante reste aujourd'hui parmi mes meilleurs, ineffaçable. Je trouve en lui les nobles aspirations de la jeunesse, à une époque où le matérialisme n'avait pas encore produit la sécheresse, et dans une carrière où les traditions de l'honneur sont suivies particulièrement. Avec l'âge, la sérénité arrive, la pensée mûrit; je pense aujourd'hui qu'en séparant deux peuples frères, Dieu voulut permettre au plus jeune de s'émanciper, d'avoir sa

vie propre, et enjoindre à tous deux de rester modestes et dignes.

Le *Macassar* est placé le long du ponton sur lequel il doit s'abattre en carène. Avant de subir cette opération, il est déchargé; tous les objets de son inventaire passent à bord du ponton, où équipage et officiers s'installent de leur mieux. A l'aide de forts palans frappés aux mâts et au ponton, le navire est couché en quelque sorte sur celui-ci, il présente à nu sa carène, ses œuvres vives, d'un bord et ensuite de l'autre. Visité ainsi à l'extérieur et à l'intérieur, on constate que l'échouage ne lui a occasionné aucun mal; mais en enlevant son cuivre devant, une ouverture suffisante pour constituer une voie d'eau considérable est découverte sous ce cuivre, dans la rablure de l'étrave, qui s'est agrandie démesurément; nous étions donc sans le savoir menacés d'un grand danger. Cette ouverture est fermée par le renouvellement des bordages adjacents, et l'avant renforcé à l'aide de porques (1). Quelques autres bordages sont aussi renouvelés. Puis on fait le calfatage; sur les bordages, on place l'enduit; sur l'enduit, des feuilles de feutre, et sur ces feuilles, le cuivre nouveau. L'activité la plus grande est déployée. Cependant le dimanche, on ne travaille pas; alors le *Macassar* est redressé. Un dimanche qu'il se trouve ainsi le long du ponton,

(1) Elle provenait de ce que le tuyau de pompe extérieur suivait la rablure, ce qui nous fait déplacer ce tuyau, que nous fixons sur l'étrave même.

un grain violent se déchaîne sur la rade ; tout-à-coup le *Macassar* brise ses liens, s'éloigne du ponton, vient à l'appel de ses ancres, en travers du vent et se couche sur l'eau au point de nous montrer sa quille, de nous faire craindre qu'il va sombrer ; personne heureusement ne se trouve à bord ; nous ne pouvons qu'attendre, le cœur serré, sans agir, l'issue de l'événement... Le grain passé, notre beau navire se redresse ; nous respirons joyeusement !

Grâce à MM. Ruyter, Ariens, au docteur et autres officiers du *Vliegendevisch*, nous avons toute espèce de renseignements sur Soerabaya, qui nous permettent d'y louer, à un prix peu élevé, pour deux mois, une jolie petite maison entourée d'un jardinet, où chacun descend à tour de rôle, quand il n'est pas de service, et dont MM. Nagelmaekers, Baillieu, ainsi que le comptable et le docteur sont les hôtes permanents. Le mobilier naturellement laisse à désirer, mais la maison est propre ; des Malais que nous avons pris pour domestiques l'entretiennent fort bien, et la cuisine qu'ils nous font nous plaît infiniment. Leurs plats de prédilection sont le poisson et le poulet au riz, ce dernier préparé au karry. Le riz est par eux si bien cuit que chaque grain n'adhère pas à l'autre, se détache, et les condiments, si bien appropriés au climat, qu'ils excitent en même temps l'appétit et facilitent la digestion.

Une embarcation malaise, louée pour l'usage du bâtiment, fait régulièrement plusieurs fois par jour le trajet entre la ville et le bord ; dans la rivière, en remontant, elle est traînée à l'aide d'une amarre. Un jour que nous aillions ainsi en ville, il arriva un

accident dont le souvenir rafraîchit ma mémoire et me force de réparer un oubli. Je n'ai pas mentionné parmi mes camarades de voyage, M. Delcour, aspirant de 1^{er} classe, sorti récemment de l'école militaire, qui accomplit son premier voyage; mon oubli provient sans doute de ce que, novice encore, M. Delcour a pris peu de part au travail et aux démêlés du bord, que j'ai surtout en vue de retracer ici. Dans cette embarcation, M. Delcour m'accompagnait. La rivière était encombrée de prauws montés par des Chinois, et remorqués comme nous. Plusieurs s'avançaient de front. Au moment où nous allions les devancer, eux étant contre le quai, et nous au milieu de la rivière, par un fort courant, je dis à M. Delcourt : « Si ce Malais qui gouverne n'est pas habile, il va se hâter, mettre le canot en travers du courant, en le faisant trop vite revenir le long du quai, et nous chavirerons, attention; cependant pour lui laisser son sang froid, je ne lui ferai pas d'observation, d'ailleurs il ne me comprendrait pas. » A peine avais-je exprimé ces réflexions que l'accident arrive; en un instant nous chavirons, moi à la nage, M. Delcour s'accrochant à mes jambes; heureusement je saisis l'amarre d'un des prauws, à l'aide de laquelle j'accroche son bord; les Chinois me prennent aux poignets; pendant quelques instants, ils me tiennent ainsi suspendu comme une ancre, sans me haler à eux, ce que voyant, par un effort du bras droit, je me dégage et j'empoigne le bord où j'arrive traînant mon compagnon. Nous en sommes quittes à bon marché.

Un grand nombre de Chinois sont établis à Soerabaya, à Batavia et sur toutes les places importantes de la Malaisie. Dans chacune d'elles, ils forment un quartier à part, qui possède la physionomie de leur pays, on leur laisse leurs habitudes, l'on ne s'occupe d'eux que lorsqu'on en a besoin. Actifs, industriels, ils vivent de peu et s'astreignent aisément aux conditions qui leur sont imposées. Par l'âpreté au gain et l'ardeur pour le travail qui les distinguent, ils arrivent à la richesse sinon à la considération. Ils acquièrent ainsi à Java, à diverses époques, une position tellement prépondérante que, pour rétablir l'équilibre, pour les contenir, les gouverneurs de l'île furent obligés de les frapper de taxes exorbitantes, équivalentes à une véritable spoliation. Aptes à tous les métiers, surtout au négoce, s'ils se montrent trompeurs, ce n'est jamais ouvertement. On peut se fier à eux, mais il convient de bien spécifier le marché, la transaction, d'en débattre soigneusement les conditions, de marchander surtout, car s'ils tiennent parole, avant de s'engager, ils emploient tous les moyens pour obtenir un gain exagéré. En achetant, dans leurs magasins, au quart du prix demandé d'abord, souvent encore l'on est trompé. L'avidité leur fait manquer de dignité et justifie jusqu'à un certain point les mesures extraordinaires dont ils furent victimes et sont encore menacés.

Soerabaya, la place militaire la plus importante des Hollandais dans l'Inde, possède de belles routes qui la mettent en communication facile avec Soerakarta et Jojokarta, les deux centres de populations

indigènes les plus considérables de Java, où les descendants des familles régnantes ont leur résidence et gouvernent leurs peuples, conformément aux traités conclus avec les conquérants. L'organisation coloniale, d'une grande sagesse, permet aux indigènes de conserver leurs mœurs, de sentir aussi peu que possible le joug du reste paternel auquel ils sont soumis. Plusieurs occasions se présentèrent pour nous de visiter l'intérieur de l'île, d'aller passer quelques jours à Jojokarta, à Soerakarta. Mais les exigences du service et les dépenses que, malgré la large hospitalité en usage, l'on est ainsi obligé de faire, nous empêchèrent d'en profiter. Excellente pour se débarrasser des préjugés, pour ouvrir de nouveaux horizons, la vie de marin est peu propice pour initier complètement aux beautés de la nature, des monuments, aux coutumes, à la physionomie des pays lointains ; on trouve par elle simplement les occasions d'acquérir un aperçu, des renseignements précieux. Cependant dans les longues croisières de navires de guerre, les officiers possédant quelque fortune parviennent aisément à visiter l'intérieur de contrées qu'il ne m'a jamais été donné d'explorer.

Examiné avec soin, le *Macassar* est en général trouvé en bon état. Sa membrure, son vaigrage et ses bordages sont reconnus sains. Néanmoins l'on constate qu'il n'est pas tout à fait assez relié, que son bordage extérieur, sous eau, est d'un échantillon un peu faible. Le carénage achevé, le réembarquement des objets de l'inventaire et de la cargaison se fait avec une grande célérité. Le complément de

celle-ci est embarqué de même. La hâte est telle que le commandant ne nous permet plus de descendre à terre. Nous protestons contre cet abus d'autorité. M. Van Schoubroeck reproche à M. Swartz d'être plus tyran encore que M. Van den Broeck, notre commandant du dernier voyage. M. Swartz riposte en nous faisant remarquer qu'étant aspirants seulement, nous n'avons pas à réclamer des avantages qui n'appartiennent qu'aux enseignes de vaisseau. J'interviens alors et dis : « Nous remplissons à bord les fonctions d'enseigne de vaisseau; si vous ne nous traitez que comme aspirants, nous ne les remplissons plus, vous ne pouvez plus compter sur nous. » M. Michel ne dit mot. S'apercevant qu'il est allé trop loin, puisque, depuis la suspension du second, il n'a plus que des aspirants pour l'aider, M. Swartz revient à lui-même : « Messieurs, dit-il, je compte sur vous; l'armateur, par suite du retard, éprouve de fortes pertes; arrangez-vous ensemble de manière à ce que le travail se fasse bien et le plus rapidement possible; à terre, où je suis, je veille aux intérêts du bord et ne puis être partout à la fois. » Moi : « Commandant, ce que l'armateur éprouve de gain ou de perte ne nous regarde pas; nous n'avons qu'à remplir notre devoir consciencieusement. » Nous profitâmes peu de cette petite victoire remportée sur notre chef. Pour que la besogne fût accomplie comme elle devait l'être, nous fûmes tous, depuis ce moment jusqu'à notre départ, presque continuellement tenus à bord par les besoins du service.

Le mercredi 18 mars 1845, à 5 heures du matin, appareillé sous toutes voiles par une brise du SO, quitté la rade de Soerabaya, le *Macassar* ayant plein chargement; fait route pour l'Europe en passant par le détroit de Bali, situé entre l'île de ce nom et la côte Est de Java, et renommé à cause de ses fortes marées, de ses tourbillons. Mouillé pour le calme pendant la nuit. Le lendemain matin, à 5 heures, levé l'ancre. A midi, du 19, *Krabbe eiland* : ESE; distance : 4' 1/2. En général, le long de ces côtes, nous éprouvons de petites brises de la partie de l'Ouest, semées de calmes, de grains, parfois d'orages. A midi, du 20 : *Ringat* : ESE 1/2 E; *Sedano* SSO 1/4 S. Mis en panne; pendant la nuit, pris des ris par un temps orageux et pluvieux. A midi du 21, le cap Sedano : NO 1/4 O. Embarqué le pilote à 4 h. 1/2; couru des bordées devant la passe de Bali, pour attendre le reversement de la marée; mais ce n'est que le lendemain matin vers 10 heures, que, la marée étant favorable et le vent du NO, nous donnons dans la passe. — A l'ancre devant *Bayawangi*, par 10 brasses de fond. Fait 6 barriques d'eau douce. — Le lendemain 23, appareillé à 10 heures du matin, par belle brise du NNO. A 6 heures du soir, pris notre point de départ, par divers relèvements : Longitude : 114° 46' Est; Latitude : 8° 49' Sud. Rentré les ancres et les chaînes. Nous voici dans l'Océan.

Loin de rencontrer immédiatement l'alizé du Sud-Est, comme cela devrait être, nous naviguons par des vents variables, de la partie de l'Ouest, jusque par 13° S et 110° E, où nous nous trouvons le

30 mars seulement, à midi. Ces vents variables sont chargés de grains, de pluies et même de tempêtes; le 28, nous sommes forcés de prendre la cape, par un gros temps de OSO. Dans une de ces rafales, un magnifique cacatois à hupe rouge, que j'avais acheté à Manille, pour 4 piastres, est enlevé du pont par le vent et jeté à la mer au loin, avec sa planche et le bâton auquel il se trouve attaché; en un instant, il disparaît. Parmi les animaux que nous rapportons dans chacun de nos voyages, beaucoup, par diverses causes accidentelles, nous sont ainsi enlevés en route, pendant les longues traversées. Le plus intéressant de ceux que nous rapportons cette fois, est une jeune et jolie panthère dont M. Fraiser, négociant, notre correspondant à Soerabaya, nous prie de faire cadeau de sa part au Jardin Zoologique d'Anvers. Sa cage est placée sur le pont, à tribord, contre le bord. Les matelots lui donnent le nom de *Jan*. Au bout de quelque temps, *Jan* s'apprivoise si bien que le mousse Gros-Jean, qui le soigne, finit par entrer dans sa cage et jouer avec lui comme avec un chat. Mais le débarquement, à Anvers, le rendra instantanément de nouveau sauvage; j'acquis moi-même la preuve de ce fait au Jardin Zoologique, où *Jan*, à qui je rendis visite et tendis la main peu de jours après notre arrivée, s'élança sur moi comme sur une proie.

L'alizé, qui varie de l'Est au Sud, nous conduit jusque par 31° S et 40° E, où nous arrivons à midi du 29 avril. Pendant plus d'un mois nous avons couru OSO, dans la même direction. A partir du 30 avril, les vents deviennent variables; néan-

moins ils restent de la partie de l'Est jusqu'au 6 mai; durant ce temps, nous faisons encore bonne route, mais parfois nous recevons de forts grains, la brise est carabinée et la mer très grosse. C'est ainsi que le dimanche 3 mai, un coup de mer embarqué par la hanche de tribord, nous jette un demi-pied d'eau dans le grand salon. Toutes les précautions de mauvais temps sont prises d'ailleurs. Depuis plus d'un mois nous n'avons rien vu, ni terre, ni navires; maintenant nous apercevons de temps en temps des bâtiments; c'est que nous approchons de la colonie du cap de Bonne-Espérance. Le 6 mai matin, vers 9 heures, aperçu terre dans le N 1/4 NO, à grande distance; plusieurs navires en vue. Le 7, sondé : 48 brasses. Échangé notre longitude, par signaux, avec le trois-mâts anglais *Ben-Nevis*, venant de Colombo (Ceylan) et allant à Londres. Tempête de l'Ouest au Nord-Ouest, les 7 et 8. A 8 heures du matin, du 10, aperçu le Cap des Aiguilles, dans le NNO 1/2 N. Toujours très forte brise ou tempête de la partie de l'ouest, jusqu'au samedi 17 mai. Ce jour-là, à midi, relevé la montagne de la Table dans le NE 1/2 E, à 14 lieues environ de distance.

Le jeudi 21 mai, par beau temps, mer houleuse et bonne brise du NNO, un trois-mâts français nous fait des signaux pour nous apprendre qu'il a une voie d'eau et nous demander de naviguer de conserve jusqu'à l'île de Sainte-Hélène, ce à quoi nous consentons immédiatement. C'est le *Globe*, de Bordeaux, capitaine Brignolles, venant de Calcutta et ayant 71 jours de mer.—Le vent force de la partie

de l'Ouest; tempête avec de violentes rafales. A la cape sous le grand hunier au bas ris et l'artimon. La nuit, nous hissons des feux pour ne pas perdre le *Globe* de vue. Mais souvent nous ne voyons plus les siens. Au jour, on se rapproche l'un de l'autre. A midi, les deux navires font l'échange de leur longitude. Cependant la tempête reprend de plus belle, avec de légères intermittences; nous ne sommes pas sans inquiétude sur le sort de notre compagnon. Le dimanche 24 mai, le temps s'améliore, la brise passe au SO, et la mer, qui était très grosse, se transforme en une forte houle, laquelle tombe peu à peu. Mis, le surlendemain, un canot à l'eau; le docteur s'y embarque pour aller visiter les malades du *Globe*.

De retour à bord, le docteur nous apprend que le capitaine Brignolle, à qui il vient de donner des soins, est atteint d'apoplexie. Beau temps, jolie brise du SSE et belle mer, jusqu'au jeudi 3 juin où, vers 11 1/2 heures du soir, nous apercevons l'île de *Sainte-Hélène* dans le NO 1/4 O. Mis en panne en brassant contre le perroquet de fougue et le grand hunier. Laisser porter, à 4 heures 50'. Mouillé en rade de Jamstown vers 8 heures du matin, par 30 brasses de fond et 60 brasses de chaîne. Le *Globe* mouille en même temps que nous.

Nous n'avons que quelques heures à passer à Sainte-Hélène, le temps de renouveler notre provision d'eau et d'acheter des vivres frais, qui, par parenthèse, sont fort chers, mais ces quelques heures, nous les employons bien. D'abord nous allons

visiter le *Globe*, dont les officiers nous adressent force remerciements pour le service que nous leur avons rendu. Ce bâtiment n'a pas de voie d'eau proprement dite; seulement comme il est neuf, à son premier voyage, et fortement chargé, le mauvais temps l'a fait travailler; dans ce travail, les coutures se sont ouvertes; il faut qu'il soit visité, calfaté. Nous remarquons dans ses installations, de petits perfectionnements qui nous frappent, pour la facilité de la manœuvre et pour la cuisine, entr'autres un appareil distillatoire; mais l'eau douce obtenue ainsi de l'eau de mer n'est jamais, quoiqu'on fasse, assez oxigénée pour être digestive; à peine peut-elle servir pour faire la cuisine.

Du *Globe*, nous allons à terre, chez M. Salomon, le fournisseur des navires, Anglais très riche, qui possède une bonne partie des propriétés de l'île, où il habite depuis longtemps. Après avoir causé nouvelles, lu les journaux d'Europe, nous nous décidons, plusieurs de mes camarades et moi, à aller revoir le tombeau et la maison de l'empereur. La journée est superbe; sur les hauteurs on respire un air frais et pur; le chemin est accidenté et bordé d'aloës, de cactus en fleurs; d'ailleurs nos jambes ont besoin de se dégourdir, Jamstown n'offre aucune ressource, une bonne course est pour nous la meilleure des diversions aux habitudes de la vie du bord. Nous voici donc en route respirant à pleins poumons, courant de ci et de là, admirant cette nature sauvage, volcanique, la riante verdure se dérochant dans les plis du terrain, la petite ville presque à nos pieds, les navires en rade et, au loin, l'océan, les vagues

qui l'animent ; plus loin encore, l'immense horison. Voilà le tombeau, avec ses saules ; à côté, l'habitation de la dame qui le garde et qui connut l'empereur. Plus haut, celles des généraux, ses aides-de-camp, de son entourage ; la sienne, si modeste, si peu confortable, maintenant vide, délaissée, mais intacte et par conséquent intéressante, avec ses murs peints en vert, ses planchers grossiers, le tout couvert d'inscriptions, d'imprécations, respectées cependant par les Anglais, auxquelles elles s'adressent généralement.

Trois fois je visitai ces lieux célèbres, et chaque fois, malgré mon peu de sympathie pour le bonapartisme, je fus saisi de mélancolie, pris d'une grande pitié par les souvenirs, les sentiments qui s'y rattachent. On peut aimer l'indépendance, la liberté, dans l'ordre moral et intellectuel comme dans l'ordre matériel, tenir par dessus tout à conserver entière son individualité, sa personnalité et néanmoins avoir le culte du génie, de la beauté intellectuelle, le respect des morts. Napoléon premier consul, produit de la révolution, la répandit partout, fut la plus grande figure contemporaine ; en reniant son origine, il trahit ses devoirs et tomba ; sa mémoire doit être respectée ; six années de tortures morales, d'expiation l'ont absout. Napoléon à son début représenta la droiture, la sévérité ; César ne les représenta que vers sa fin. Napoléon s'éleva pour avoir exprimé en lui, dans ses actes, les idées élevées de son époque ; il succomba pour avoir violé la liberté, le respect des nationalités. César fut invincible en se redressant ; afin de fonder l'empire, de prolonger la vie de

Rome, il se dévoua, respecta la loi en respectant des hommes qu'il pouvait écraser, et s'offrit aux coups des assassins.

Le soir même, à 7 heures, levé l'ancre, quitté la rade de Jamstown. Beau temps, jolie brise du SSE à l'ESE, belle mer. Le mercredi, 10 juin, aperçu l'île de l'Ascension, à 4 heures du soir; perdu cette île de vue le lendemain, vers 9 heures du matin. Passé dans l'hémisphère Nord, dans la matinée du 15 juin. Point à midi du 16 : Latitude : 2° 42' Nord ; Longitude : 21° 23' Ouest ; ici, le beau temps et l'alizé qui régnaient depuis Sainte-Hélène cessent, nous entrons dans la zone qui sépare les deux vents alizés.

Le lundi, 22 juin, nous entrons dans l'alizé du Nord-Est, par 9° Latitude Nord et 23° Longitude Ouest, temps pluvieux et à grains, jolie brise du NNE au NE et belle mer. Dans ces parages, nous rencontrons beaucoup de navires ; la plupart courent à contre-bord, quelques-uns font même route que nous ; parmi ceux-ci, l'un d'eux possède une marche identique à la nôtre ; c'est un trois-mâts barque norvégien, *le Bayard*, dont nous faisons la connaissance par signaux, le 24 juin, qui vient de Calcutta et va à Hambourg. Que la brise faiblisse ou qu'elle force, comme cela a lieu les 28, 29 et 30 juin, où nous sommes forcés de prendre des ris, *le Bayard* est toujours en vue, devant, par le travers ou derrière nous. Le 7 juillet, par faible brise du NNE et belle mer, le capitaine Michelson, du *Bayard*, vient dîner à bord, à notre invitation. Le

11, par 34° N et 41° O, notre compagnon est encore près de nous, sous le vent; mais après ce jour, l'alizé nous quitte, les vents deviennent variables, nous le perdons de vue.

Dans ces vents alizés, il faut qu'il vente grand frais pour que l'on se décide à diminuer la voilure; souvent pendant plusieurs jours de suite, le vent force à certaines heures et diminue à d'autres. Un soir, je me décide à serrer le petit perroquet et la perruche. Le lendemain, le commandant me fait observer que l'officier qui me succède les a rétablis. Le lendemain soir, le vent force de nouveau comme la veille, sur mon quart. Sensible à l'observation du commandant, je ne diminue pas la voilure. La mature craque, tout tremble à bord; je tiens bon; personne ne peut dormir. Le commandant saute de son lit et me prie de faire cesser cette danse macabre en serrant les perroquets. Depuis lors, il ne me fit plus d'observations.

Suspendu de ses fonctions, le second, M. Bailieu, mène une vie misérable. Il s'imagine que chacun lui donne tort dans son différend avec le commandant, lui en veut. N'ayant pas d'occupations, il s'isole, devient sombre, taciturne; il me fait pitié. Depuis plusieurs jours, il donne des signes évidents d'égarement, par suite de cette idée fixe que tous nos faits et gestes sont accomplis en vue de lui nuire, de le blesser. Pour pouvoir être à l'aise, respirer, se promener, il fait ordinairement avec moi le quart de nuit. Je ne cesse pas de le protéger contre ceux que ses insanités font rire, qui le tourmentent. A table, un jour, je rappelle ainsi le com-

mandant lui-même à l'ordre devant tous, en m'écriant que je proteste avec indignation contre sa conduite, ne pouvant pas, ajoutai-je, résister au devoir que m'impose l'humanité. Le commandant pâlit, chacun garde le silence. Nul ne s'occupe plus de **M. Bailieu**. Au retour, quand une enquête fût dressée pour examiner la conduite du commandant, je ne fus pas pourtant son principal accusateur. Plus réservé que d'autres officiers, je n'affirmai pas que cette conduite avait uniquement occasionné la folie du malheureux second.

Le 18 juillet, par 41° N et 35° O, nous entrons dans les vents généraux de l'Ouest. Forte brise du NO, qui faiblit et passe au SO, le 26. Ce jour là, hélé le trois-mats brémois *Martha*; ce navire a perdu terre de vue pendant la nuit; hissé le pavillon pour le brick français *Saturne*, de Fécamp. Le lendemain, 27, sondé 45 brasses, fond de sable gris. Un peu avant minuit, aperçu le feu du *Start* dans le N 1/4 NE.

La brise mollit, devient contraire, passe au Sud-Est, variable. Louvoyé. A minuit du 28, les feux de Portland : E $\frac{1}{2}$ N; forte rosée. Vers midi du 29, embarqué un pilote anglais, de Cowes, qui nous apporte des journaux que nous dévorons, et nous donne de précieuses indications pour louvoyer efficacement, nous approcher de terre de très près ou gagner le large, quand il le faut. Couru ainsi diverses routes depuis le feu des Owers, le village de Chersell, Britghton, jusqu'à Beachy-Head. Le vent passe à l'Est en forçant; parfois nous sommes obligés de serrer les perroquets.

Vers midi du 31, étant près de Beachy-Head, embarqué le pilote belge, débarqué le pilote anglais, et continué à louvoyer tantôt près de la côte et tantôt au large, suivant la marée. A 7 heures du soir, du 31, tout près de la ville du Hastings; à minuit, le feu de Dungeness : NE $1/4$ E. Brume épaisse; mis en panne, à 2 heures $1/2$. Le temps s'éclaircit; fait servir à 5 heures, par forte brise de l'ENE. Tout près du château de Douvres à midi, du 1^{er} août. Orage dans l'Est. Calme. Vent d'Ouest. Dans l'Escaut, le 2 soir. A Anvers, le 3 août 1846.

Quelques jours après l'arrivée du *Macassar* à Anvers, l'équipage et l'état-major débarquèrent, furent placés à bord de canonnières, en attendant l'embarquement pour un nouveau voyage aux Indes, perspective peu agréable. A la répartition du pour cent du fret alloué aux officiers, en vertu des règlements, il y eut une petite difficulté : le commandant remit le montant de ce pour cent tout entier à M. Michel. Nous nous récriâmes. M. Van Schoubroeck s'emporta. Prenant immédiatement la plume, j'écrivis officiellement à M. Lahure, notre chef, quelques mots que le commandant lui transmitt. Deux jours après, justice nous était rendue, chacun toucha sa part de l'indemnité.

Ces voyages consécutifs aux Indes, où nous remplissons les fonctions d'officiers de la marine marchande sans en avoir les avantages, le laisser-aller entre nous, puisque nous restons soumis à la discipline militaire, nous portent au découragement. Notre idéal, celui créé par nos études, nos aspira-

tions, est de nous élever autrement : en nous rendant utiles au pays par l'établissement et l'extension de relations commerciales avec les contrées lointaines, obtenus par l'étude de ces contrées, des conditions dans lesquelles les essais à ce sujet devraient être tentés. La Belgique comprend la nécessité de développer par de semblables relations sa prospérité, mais son ignorance des difficultés à vaincre pour réussir, la légèreté avec laquelle les hommes qui la gouvernent la lancent dans des tentatives téméraires, discréditent notre petit corps, détruisent l'esprit d'entreprise. Sans qu'on nous ait consultés ou tenu compte de notre avis, on nous rend responsables d'expéditions désastreuses, que nous condamnons. En ce moment, notre tentative à Santo-Thomas périlite, produit force clameurs, et nos voyages aux Indes, dans lesquels nous plaçons à l'aventure les produits de notre industrie qui nous sont confiés, ne répondent pas à l'attente, ajoutent à l'effet de cette déception. Qu'attendre, pour chacun de nous, d'un pareil état de choses ? Évidemment rien de bon.

Devenu plus calme, plus sérieux, et tout à fait notre camarade, notre ami, M. Nagelmaekers, notre passager, comprend parfaitement la position que nous créent les intrigues de quelques faiseurs et le défaut de connaissances spéciales, de connaissances maritimes du public. Aussi cherche-t-il à procurer une autre carrière à plusieurs d'entre nous, à M. Michel et à moi particulièrement. Il espère, dit-il, nous faire obtenir par sa famille, considérée et influente à Liège, un emploi dans l'industrie qui nous permettra de nous frayer une voie plus tranquille, moins

décevante. Ses efforts échouent. Peu de temps après notre débarquement, je passe par Liège pour me rendre à Huy, dans ma famille; là il m'apprend que, quoiqu'il soit au mieux avec les siens, qu'il étonne par sa conduite devenue exemplaire grâce à nos amicales remontrances, il ne parvient pas à aboutir à notre sujet, sans pourtant renoncer pour cela à l'espoir de nous tirer un jour de notre impasse, de notre situation.

Comme j'étais à Huy, fêté par chacun, inopinément l'on me rappelle pour témoigner dans une enquête dressée sur la conduite du commandant. Immédiatement je prends le bateau à vapeur. Forcé de coucher à Liège, j'en pars le lendemain, par le premier train, pour Anvers. A peine parti, je me mets à lire avec un vif intérêt, dans *l'Indépendance*, les détails du procès Deridder. Tout à coup nous voici plongés dans l'obscurité, nous traversons un tunnel; je m'aperçois que j'ai pris le train d'Allemagne! Le petit retard qui résulte de cet incident me permet de visiter Chaudfontaine, où je descends pour attendre le train d'Anvers; j'en suis tout heureux; quoique j'aie vu déjà beaucoup de contrées, de beaux aspects, ceux de notre charmant pays de Liège ne m'en paraissent que plus ravissants.

Ainsi que je l'ai dit déjà, ma déposition ne fut pas écrasante pour le commandant. N'étant pas interrogé sur ce point, je m'abstins de mentionner la protestation que je lui avais adressée en mer. Sans me rendre bien compte de l'attitude que je devais prendre, pour être consciencieux, je fus amené à le ménager; aujourd'hui je suis heureux d'avoir

agi ainsi, car par nos dépositions, M. Swartz pouvait être profondément atteint. Malgré ses défauts, c'était un loyal et honnête officier, un modèle d'activité, de franchise. Son animosité contre M. Bailieu provenait d'une certaine légèreté qui eut été contenue, réprimée, si son entourage s'était montré prudent, réservé, avait eu davantage le sentiment de la situation.



QUATRIÈME PARTIE.

De mon service à bord de la canonnière, où je fus embarqué alors pendant trois mois environ, je ne me rappelle absolument rien sinon qu'un jour l'un des sous-officiers se révolta, refusa d'obéir de la manière la plus scandaleuse et que le second, l'enseigne de vaisseau De Bauche, montra à cette occasion beaucoup d'énergie; tirant son sabre, il fit immédiatement, sous ses yeux, mettre ce sous-officier aux fers, puis il dressa son rapport.

Étant allé à Bruxelles passer quelques jours, je fis une visite à notre directeur général, M. Lahure. J'en reçus force compliments, pour les rapports qu'il avait reçus sur mon compte, mais en même temps il m'apprit que le *Macassar* était en charge pour l'Inde, et mon nouvel embarquement à ce bord pour un troisième voyage aux Indes, sous les ordres de M. le lieutenant de vaisseau Hoed, avec lequel j'avais accompli le premier. Cette nouvelle me contraria, mais je ne me permis pas de faire d'observation; seulement j'objectai que le *Macassar* avait besoin d'être relié, comme il avait été constaté à Soerabaya, que je croyais imprudent de l'envoyer dans l'Inde sans renforcer sa membrure. M. Lahure

me dit de m'ouvrir à ce sujet avec mon commandant, ce que je fis, mais M. Hoed ne tint pas compte de mes avertissements; il ne le pouvait guères, il est vrai, car déjà le lest en sable avait été placé à bord quand nous y embarquâmes, le 23 novembre 1846; il eut fallu, pour tenir compte de ma demande, enlever tout ce lest, visiter le navire, vérifier mes assertions. M. Hoed se contenta d'adresser des réserves par écrit, au directeur général. L'armateur, M. Donnet, donna un dîner auquel j'assistai ainsi que tous les autres officiers, et l'on passa outre à mes observations. On verra par la suite combien pourtant elles étaient fondées, qu'on eut bien fait de les prendre en considération.

L'état-major du *Macassar* se compose de M. Hoed, lieutenant de vaisseau, commandant; Tielmans, enseigne de vaisseau, second; Sinkel, Delcourt, aspirants de 1^{re} classe; Reiss, docteur; Wouvermans, écrivain d'administration. L'équipage tout compris s'élève à une cinquantaine d'hommes, nombre un peu inférieur à celui des voyages précédents. Le 13 décembre, halé le bâtiment dans le premier bassin. Le 16, sorti du premier bassin, mouillé en rade d'Anvers. Là, plusieurs de nos camarades viennent nous souhaiter un bon voyage. Nous passons ensemble si gaîment la soirée et il fait si glissant par suite de la gelée, que l'un d'eux, M. l'aspirant Olivier, en débarquant dans le canot, tombe dans l'Escaut. Heureusement M. Michel est descendu avant lui dans l'embarcation; malgré le courant et l'obscurité, il retire de l'eau M. Olivier, qui en est quitte pour un bain froid et quelques jours de fièvre.

L'intensité du froid et la neige tombée sont si grandes qu'en peu de jours la rivière se couvre de glaçons. Le 18 matin, par une brume épaisse, nous sommes forcés de rentrer le navire dans le bassin. Un léger dégel survient, mais bientôt la gelée reprend avec les vents d'Est. Le 23, avant le jour, sorti du bassin. En larguant le petit hunier, un jeune matelot glisse, tombe et expire. Débarqué. C'est sous cette triste impression que nous commençons notre voyage. Ce jeune homme plein de force et de santé quelques minutes auparavant et très aimé pour son courage et sa dextérité, est regretté de tous; son nom m'échappe maintenant. Le même soir, mouillé en rade de Terneuse. Baromètre très bas. Le 24, à 6 heures du matin, appareillé par forte brise du SE, pris la mer et débarqué le pilote vers 2 h. 1/2, ayant Blankenbergh dans le Sud.

Traversé la Manche rapidement, en moins de deux jours, par des vents variables de la partie de l'Est, qui forcent pendant quelques heures au point de nous faire prendre deux ris dans les huniers. Le 26 décembre, à 4 heures de relevée, pris notre point de départ en relevant le feu du *Stard* dans le NE 1/4 N, distance 24', ce qui donne pour Latitude : 49° 50' N, et pour Longitude : 3° 49' O. Le 1^{er} janvier 1847, par grosse mer et une forte bourrasque de l'ESE, accompagnée de rafales et de grains violents, nous naviguons sous les huniers, 3 ris pris, et les basses voiles, leurs ris pris, en avançant lestement. Le 4, même temps; cargué les basses voiles, amené les huniers sur le ton et laissé

porter pour un grain violent dans lequel la vergue barrée se brise, près du raccage. Le vent passe à l'ouest; mis à la cape; tempête. Grée une nouvelle vergue barrée. Le temps s'embellit et le vent passe successivement de l'O au SO, au Sud, au SE, à l'Est. A midi du 11, par beau temps et jolie brise du Nord variable, relevé la pointe de Santa-Cruz de l'île de *Madère* : E $1/4$ NE, la pointe del Pargo : NE $1/2$ N. La longitude que nous en déduisons montre que les chronomètres nous placent de 10', trois lieues trop à l'Est. A midi du 12, la pointe Nord de l'île de *Palma* dans l'ESE $3/4$ E. Nous voici déjà dans les vents alizés. Le 17, à midi, nous relevons la pointe Sud de *Saint-Antonio*, des îles du Cap Vert : ESE $1/2$ S, et la pointe Nord : E $1/4$ NE.

Disons quelques mots de la formation des vents alizés.

La terre tourne d'Occident en Orient. Son échauffement, celui de son atmosphère, à l'équateur, attirent vers cette région un courant d'air froid des pôles et, vers les pôles, un courant supérieur opposé, venant de l'équateur. Le courant froid inférieur, a une vitesse de rotation moins grande que celle de la terre; de là des vents qui tiennent à la fois de la direction des pôles et celle de l'Est. Au contraire, à mesure qu'il s'éloigne de l'équateur, le courant supérieur se trouve posséder une vitesse de rotation plus grande que celle des régions de la terre vers lesquelles il s'incline, ce courant en produit un autre qui tient de la partie de l'ouest. Telle est l'origine des vents généraux, les alizés du Nord-Est et du Sud-Est, près de l'équateur, et les vents

d'Ouest, dans les zones tempérées de l'hémisphère austral et boréal.

Les calmes qui séparent les deux alizés, nous les rencontrons ici le 23 et jours suivants, par 4 et 3 degrés Nord ; ils s'étendent peu ; le 27. nous passons la Ligne ; les vents du Sud-Est dans lesquels nous entrons déjà ne tardent pas à fraîchir. Ils fraîchissent même tellement que la sous-barbe de beaupré se casse, nous sommes forcés de réduire la voilure considérablement, et cela au moment de les quitter, d'entrer dans les vents d'ouest. Les 11 et 12 février, par une tempête du Sud-Est, nous capéyons sous le grand hunier au bas ris, la misaine, son ris pris, le petit foc et l'artimon, par 31° S et 25° O. Le 13, les vents rallient l'ouest, en restant très variables, mais en général favorables. Les 21 et 22, par temps couvert, bonne brise, toutes voiles et bonnettes dehors, nous faisons plus de 200' par jour, 140 lieues en deux jours. Atteint le parallèle de 42° de Latitude Sud, le 1^{er} mars, par 8° 38' Ouest. Le 27, par 38° S et 78° O, à minuit, l'île d'*Amsterdam* en vue. En vue l'île *Christmas*, le 15 avril. Dans le détroit de la Sonde, le 17. A Batavia, le 20.

Là, déchargé les marchandises consignées pour Java ; embarqué quelques marchandises pour Singapore, ainsi que 40 tonneaux de lest ; calfaté les hauts du navire, visité son gréement ; et levé l'ancre le 9 mai, pour nous rendre à Singapore.

Parfois le commandant me donne des ordres dont l'exécution revient au second. Sans être mal ensemble, MM. Hoed et Tielemans s'entendent peu cependant. Étant au mieux avec tous deux et désirant évi-

ter d'empiéter sur les attributions de M. Tielmans, un jour, avant d'exécuter un ordre du commandant qui le concerne, je le préviens de mon embarras. M. Tielmans se met à rire, me laisse carte blanche, prendre sa place à l'occasion, car il reconnaît que ni chez le commandant ni chez moi, il n'y a intention de l'humilier, de le blesser. Je ménage son amour-propre, cela lui suffit. M. Tielmans aime à prendre ses aises tout en remplissant sa tâche, que la besogne s'accomplisse le plus facilement possible. Peu liant, mais sûr, loyal, très décidé; capable mais peu expansif, et peu enclin à se distinguer dans un état, une position qu'il considère comme au-dessous de lui, M. Tielmans a la simplicité, la bonhomie d'un homme qui n'est ni faiseur ni ambitieux, il se distingue par le caractère.

Marin excellent, expérimenté, M. Hoed est peu expansif aussi; il faut qu'on le comprenne à demismots, qu'on aille au devant de ses désirs, chose antipathique à M. Tielmans. Comme je tiens à apprendre les détails du service de second et à m'occuper, M. Hoed me trouve toujours disposé à entrer dans ses vues, à m'employer de toutes manières.

Pas plus que M. Tielmans, je ne me fais illusion sur la carrière maritime en Belgique, mais étant plus jeune que lui, ayant plus à apprendre, j'ai plus de feu, plus d'élan. D'ailleurs j'aime mon métier malgré tout, parce qu'il y a en lui une grandeur qui me plaît, mais je l'aime sans chercher à briller. Voilà pourquoi, sans doute, je suis au mieux avec mes camarades, tout en me trouvant dans une si-

tuation bien faite pour engendrer parmi nous une mésintelligence semblable à celle du voyage précédent.

Nous laissons à l'hôpital militaire de Batavia, pour y suivre un traitement par l'électricité, notre maître d'équipage, qui, le jour même de notre arrivée en rade de Batavia, au moment de venir au mouillage, se trouva subitement paralysé de tout le côté droit et de la langue, par suite d'un épanchement au cerveau. Son service est confié au plus ancien contre-maître de manœuvre, homme capable également. La maladie du maître occasionne le premier vide dans notre équipage; ces vides vont se succéder au point de réduire l'effectif de $\frac{2}{5}$ environ; à mesure qu'ils se produisent, il en résulte un surcroît de besogne pour chacun, le travail s'accomplit moins lestement, plus difficilement, il faut se donner plus de peines. Dans les détroits de Gaspar et de Riow que nous traversons pour nous rendre à Syngapore, ainsi que dans la mer de Java, la mousson en ce moment souffle de l'Est, mais la brise est très variable, le temps semé d'accalmies, il faut mouiller souvent, manœuvrer sans cesse.

Nous avons dit quelques mots des vents alizés; il convient d'expliquer de même les moussons, lesquelles ne sont que des modifications des alizés.

Au Sud de la ligne sont les alizés du Sud-Est; au Nord, les alizés du Nord-Est; entre eux, vers l'équateur, une zone de calmes et de brises variables. Chacune des régions des alizés comprend environ 25 degrés de Latitude, et se trouve plus ou moins

éloignée du pôle de son hémisphère suivant la saison. En général, elles suivent le mouvement du soleil ; ainsi, en été, la région de l'alizé se rapproche du pôle ; en hiver, elle se rapproche de l'équateur. Le rapprochement est ordinairement de 4 à 5 degrés. Cependant dans l'hémisphère Nord, en été, la région des alizés atteint ordinairement au-delà de 32° de Latitude, dépasse le parallèle de Madère.

Les oscillations des régions des alizés et la direction de ces alizés elle-même subissent, dans les parties des mers tropicales qui baignent le continent asiatique, l'influence que le voisinage des côtes exerce si particulièrement sur les vents dans les pays chauds, une influence qui convertit les oscillations en reversements ; la direction, en une sorte de parallèle à la côte la plus prééminente ; et produit ainsi la périodicité, ce qu'on nomme les moussons.

Le 12 mai, par relèvements du pic de Banca et de Poulo Lepa, Longitude : 106° 41' ; Latitude 4° 8'. Dans le détroit de Gaspar, le 13 soir. Mouillé à l'entrée du détroit de Riow, le 19 soir. Sorti de ce détroit le 20, à 3 heures de relevée ; mouillé en rade de Syngapore, à 8 heures.

Vers midi, dans ce détroit de Riow, ayant le *Mont Gaor* N $\frac{1}{2}$ E, et l'île *Bata*, NE, aperçu de grandes embarcations montées par des indigènes fuyant en forçant sur leurs pagaies et poursuivies par des vapeurs de guerre hollandais. C'est une chasse en règle à des pirates que nous voyons là. La piraterie se montre parfois encore dans ces contrées.

A Syngapore, débarqué les marchandises pour

ce port ; embarqué du lest ainsi que quelques marchandises pour Anvers (étain, bois de sapan, cannelle, gingembre, etc.) Quitté Syngapore le dimanche 6 juin 1847, vers 11 heures du matin, pour revenir à Batavia compléter notre cargaison de retour.

Le même soir, à l'ancre, à l'entrée du détroit de Riouw. La brise est contraire, mais le courant nous permet d'entrer. Cependant, dans le détroit même, il nous faut louvoyer continuellement, nous livrer à une navigation fatigante et parfois dangereuse, car lors d'un de ces virements de bord, dans une passe très étroite, le *Macassar* ayant refusé de virer, se trouva sur le point d'échouer. En allant à Syngapore, nous avons traversé en un jour le détroit de Riouw ; maintenant, nous en employons douze ; ce n'est que le 18 juin que nous en sortons.

Notre traversée est fatigante et périlleuse. La mousson du SE, humide, variable, se trouve chargée de grains parfois très violents, dans lesquels nos voiles se déchirent, et de pluies qui nous dérobent la vue de terre, des dangers, en même temps que des courants nous drossent sur eux. A 2 h. 1/2 de relevée, nous avons l'île de Gaspar dans l'Ouest, le 18 juin. Presque chaque jour, et même plusieurs fois par jour, nous sommes obligés de venir au mouillage par de grandes profondeurs, et quand nous nous trouvons à la voile, le vent est contraire, il faut louvoyer. Le 20, après avoir mouillé pendant quelques heures par 21 brasses de fond devant 50 de chaîne, nous levons l'ancre dans l'après-dîner pour louvoyer entre l'île de *Pulo Leat* et *Discovery*

Rock; pour plus de sûreté, nous envoyons sur ce rocher de corail situé entièrement sous eau mais à peu de profondeur, un canot qui nous indique exactement sa position. Le 24, dans la matinée, le vent force en passant peu à peu à l'Ouest par le Nord; à midi : Latitude : $5^{\circ} 12'$ S. Longitude : $107^{\circ} 25'$ O; tempête du ONO, nous obligeant de capeyer sous le grand hunier au bas ris, la misaine risée et le petit foc; dans la soirée, le vent diminue; les gros temps sont rares dans ces parages et ils durent peu. A midi du 26, l'île d'*Edam* dans le SO $1/4$ S. Fait route entre les fles extérieures de la rade de Batavia. Mouillé sur cette rade vers trois heures de relevée, le 27, après une traversée de 22 jours, bien longue, car la distance de Syngapore à Batavia n'est que de 8 degrés, 160 lieues. En moyenne nous n'avons parcouru qu'un peu plus de 7 lieues par jour.

A Batavia, où nous séjournons jusqu'au dimanche, 11 juillet, sans parvenir à trouver une cargaison de retour, ce qui nous force d'en chercher ailleurs, la réception que nous font nos compatriotes dissipe bientôt le souvenir des ennuis de notre traversée. Chacun de nous a sa chambre chez l'un d'eux où il descend quand le service le permet, une chambre confortable avec du linge, des costumes frais, un domestique malais spécialement mis à notre disposition, qui se couche sur une natte, en travers de la porte, par terre, pendant la nuit, suivant l'habitude du pays, toujours prêt à vous apporter à votre demande : *cassi appi*, *cassi aherminum*, du feu et de l'eau, deux choses d'un usage incessant, pour se désaltérer, se baigner, ou fumer

le manille, jour et nuit. Rien de plus doux et de plus serviable que ces Malais, de plus agréable et de plus facile que leur langage simple et bref, dont les étrangers se servent entre eux sans distinction de nationalités, pour les affaires et la conversation. Le commandant réside à terre; il est logé chez M. Huybrechts. M. Tielmans et moi, nous ne pouvons aller ensemble à terre, à cause du service, et nous n'y descendons pas chaque jour; quand nous y allons, c'est pour y passer quelques jours; M. Tielmans loge chez son ami, le capitaine Tilmont; moi, chez M. Sayers.

Quelles sont ravissantes ces journées passées dans cette île splendide, au milieu de nos chers compatriotes! Le matin, avant le lever du soleil, après s'être reposé sur un lit bien ample garni d'un bon moustiquaire, chacun est debout pour respirer à pleins poumons un air caressant, embaumé, qui retrempe, par sa douce fraîcheur. Le soleil levé, on prend son bain à l'aise, à l'abri, dans une eau courante, puis l'on flâne, on déjeune légèrement, d'un petit pain et de café ou de thé, ensuite l'on s'habille; jusqu'à ce moment l'espèce de costume employé se compose d'un large caleçon et d'une sorte de vêtement flottant appelé cabail, tenant lieu de chemise et de robe de chambre, ouvert par devant. Habillé, on se rend en voiture à *Jacatra*, où se trouvent les bureaux et les magasins, en suivant une belle allée, le long du canal, au milieu d'une population pittoresque de piétons, où les Chinois sont presque aussi nombreux que les indigènes, et des équipages des européens, des créoles et métis. Nous

nous réunissons vers midi dans l'un ou dans l'autre des établissements tenus par les Belges, suivant le hasard, les circonstances; alors on déjeune. Le déjeuner se compose surtout de poulets au riz apprêtés au karry, met excellent, en rapport avec le climat et arrosé de vins blancs, mousseux et autres; de poissons et de quelques fruits, ananas, mangoustans, bananes, dédaignés de nos amis, mais auxquels nous faisons honneur. Le repas fini, on allume un cigare, on cause ou l'on s'occupe. Ceux qui font des affaires les font vite, disparaissent momentanément des réunions; ils y reviennent de nouveau vers quatre heures, quand se ferment les tokos, les magasins, les bureaux, cessent les affaires. Les négociants et employés rentrent alors au quartier des villas, dans leur voiture, à *Well te Vrede*, où ils ont leur habitation, qui tient à la fois de la ville et de la campagne. Ces habitations sont spacieuses, bien bâties, mais leur luxe consiste seulement en quelques meubles confortables, on n'y voit ni tapis, ni tentures, ni draperies; le climat impose la simplicité. Arrivés chez eux, ils prennent un bain, flânent, s'habillent; puis, vers le coucher du soleil, se font conduire à *Konings Plein*, vaste plaine bordée de grands arbres, océan de verdure sillonné par les équipages fashionables, les cavaliers élégants, le beau monde. On s'accoste, on cause. La nuit arrive. Sous la vérandah des habitations, dont la construction tient des temples grecs, brille dans des globes épais, la lumière qui vous invite à rentrer. C'est le moment du dîner, qui a lieu en plein air, dans un appartement ouvert de tous côtés. Il y a

toujours deux ou trois couverts de plus qu'il n'en faut, pour les visiteurs du moment, qui s'attablent sans même qu'on les en prie. On prend le café devant, sous la vérandah, en face de la rue, de l'allée, dont le corps de logis est séparé par une cour-jardin bordée à ses deux côtés et à une certaine distance par les bâtiments des gens du service, les cuisines, écuries, etc. La soirée se passe de deux manières, dans des réunions particulières ou au théâtre. On se réunit chez l'un ou chez l'autre pour causer, fumer, lire les journaux, en se balançant, étendus dans de bons fauteuils américains, ou pour jouer au whist, à l'écarté. Un jour l'affiche du théâtre annonce la représentation des *Diamants de la Couronne*, que j'ai vus à Anvers la veille de mon départ, par M. Couderc et M^{me} Laborde. Curieux d'établir une comparaison, je me décide à y aller. Je trouve une salle superbe, circulaire, peu élevée, ouverte de tous côtés, parfaitement aérée par conséquent et protégée en cas de besoin, contre une ventilation trop grande, par des rideaux tout autour. L'orchestre et l'ensemble de la troupe sont satisfaisants, à peu près de la valeur de ceux d'Anvers; mais il n'y a ni un Couderc ni une Laborde. Trois florins de voiture pour aller; trois florins de gants; trois florins pour ma place et trois florins pour revenir, en tout douze florins, sans compter les suites et les accessoires, auxquels m'entraîne la connaissance d'officiers hollandais, tel est le montant de ma soirée. Pour les colons, cette dépense n'est qu'une bagatelle; mais pour moi, simple aspirant, elle est énorme et ne peut se répéter.

A cinq heures du matin, du 11 juillet, appareillé de la rade de Batavia, fait voile pour Samarang. La distance est courte, de 4 degrés, 80 lieues tout au plus, mais la mousson étant contraire, nous employons huit jours pour la parcourir, ce qui fait en moyenne $1/2$ degré, dix lieues par jour. Relevé la montagne de Chérifton : S $3/4$ E, le 14, à six heures du matin. Le 17, à huit heures, cette même montagne : OSO $1/2$ S, et le mont Taggal : S $1/4$ SO. Mouillé en rade de Samarang, le 18, à six heures du soir, par 6 $1/2$ brasses de fond, à une assez grande distance de terre. De notre mouillage, nous apercevons à peine l'embouchure de la petite rivière qui traverse la ville. La vue de celle-ci nous est masquée par la végétation, car la côte est basse, les premières maisons de Samarang sont à une dizaine de minutes de la mer, et le terrain sur lequel elle se trouve bâtie est presque sans pente. Immédiatement au-delà des dernières maisons, le sol s'élève de toutes parts en présentant les aspects les plus majestueux. Plusieurs pics, quatre ou cinq anciens volcans éteints sans doute, encadrent le paysage de la rade vue du large, par des lignes imposantes, rappelant celles du Vésuve. Le regard ne peut s'en détacher, on ne cesse de les admirer.

Séjourné à Samarang jusqu'au jeudi, 5 août. Chargé environ 2,000 sacs de café et du rotting; débarqué le l'est, et rejeté à l'arrière de la grande écouteille ce qui nous reste, pour notre provision, de la partie du charbon de notre cargaison d'aller, dont la plus grande quantité a été placée à Batavia.

A peine arrivés, le plus jeune d'entre nous,

M. Wouvermans, écrivain d'administration qui, à Batavia, par crainte du climat, s'était ménagé beaucoup plus que nous dans les fêtes que l'on nous donnait et que nous rendions, M. Wouvermans se trouve atteint du typhus; nous sommes obligés, pour lui faire donner tous les soins désirables, de le transporter à l'hôpital militaire de Samarang où, malgré le confort et le traitement les plus efficaces, nous avons la douleur de le perdre au bout d'une huitaine de jours. État-major et équipage presque au complet assistent à son enterrement. Notre tristesse nous attire des sympathies. Les officiers hollandais de la garnison, et parmi eux le colonel Devicq surtout, officier belge resté à Java après la révolution, nous adressent mille amabilités. M. Van den Enden, le propriétaire du magnifique hôtel « Java » où nous descendons, se met particulièrement en frais pour moi. Il m'emmène à sa jolie maison de campagne, située dans les montagnes, à plus de 2,000 pieds d'élévation, sur un superbe plateau d'une splendide fertilité, où je respire pendant deux jours un air frais et pur qui me retrempe. Là j'admire la population javanaise, qui n'est pas comme celle des ports altérée par le contact des blancs; non seulement cette population est plus belle, plus vigoureuse, mais encore plus douce, plus sociable. Cette vue, l'aspect de la nature grandiose, la vivacité de l'air, la fraîcheur des nuits, me procurent des impressions, un bien-être, dont le souvenir déjà lointain pourtant, me remplit encore de satisfaction en ce moment.

M. Van den Enden avait été officier d'infanterie.

Il donna sa démission pour faire valoir les propriétés de la jeune veuve qu'il épousa et dont l'hôtel fait partie. Cette construction, bâtie avec un luxe extrême par un négociant qui se ruina ainsi, ne pouvant pas être louée à un prix raisonnable, M. Van den Ende se décida à l'habiter, à l'approprier pour un hôtel, qu'il tient lui-même, afin de lui donner de la réputation, d'augmenter la valeur de sa propriété. La salle à manger est haute comme la nef d'une église, et les bains, en marbre blanc, où passe une eau limpide, courante, sont du plus beau luxe. Le prix de l'hôtel pour nourriture et logement est, comme partout dans l'île, de 5 florins par jour. J'ai devant moi la note de mes dépenses. Pour cinq jours, vins et voitures compris, il m'a été compté 37 florins seulement, et cela d'après les prix exacts. Les gracieusetés dont chacun de nous est l'objet, sont la bienvenue qu'en général, à Java, l'on se plaît à prodiguer à l'européen qui, par son éducation, sa valeur apporte une diversion heureuse, des connaissances, un agrément nouveaux, rappelle des souvenirs, des pays aimés. M. Van den Ende ayant été en garnison dans plusieurs grandes villes de la Belgique, se plaît à causer avec nous de notre pays.

Il est d'habitude, à Samarang, de laisser venir des femmes malaises à bord des navires en rade. Cette coutume donnant lieu à des ventes d'effets, à un commencement de désordre dans notre équipage, le commandant nous ordonna de ne plus la tolérer. De là un germe de révolte. Pour compléter notre équipage, nous avons embarqué à Anvers, au der-

nier moment, pour la durée du voyage, quelques matelots étrangers. Ces matelots indisciplinés prétendaient ne pas être astreints comme les autres aux lois militaires, ce qui était faux, car la lecture de ces lois leur avait été faite avant et pour la signature de leur engagement. Lorsque quelqu'un des nôtres était puni par des coups de corde, comme c'était l'usage alors, l'ancien code hollandais auquel nous étions soumis n'ayant pas encore été modifié, silencieusement ils excitaient leurs compagnons et prétendaient qu'on n'oserait pas les punir de cette façon. Ces excitations produisaient un mauvais esprit, que j'étais particulièrement désireux de voir disparaître. L'ordre donné par le commandant me fournit l'occasion de couper court au mal; je la saisis au bond.

J'étais chargé ce jour-là des fonctions de second; M. Tielmans se trouvait à terre avec le commandant; M. Delcourt était de garde; moi, sur mon lit, souffrant de la fièvre; la besogne venait de finir et n'avait pas été rude, la cargaison n'arrivant pas. J'entends des voix s'élever. M. Delcourt reproche aux matelots étrangers de vouloir enfreindre les ordres formellement donnés par le commandant, leur ordonne de se taire, de se tenir à leur quartier, à l'avant du grand mât. Ils résistent et même j'entends des vociférations. Je bondis, m'approche et tranquillement dis à M. Delcour de me laisser faire. Alors m'adressant aux mutins, je les menace de les punir. Ils reculent à peine en maugréant; l'un d'eux ne bouge pas, il me défie. Je prends un aspect, une barre de cabestan, et lui en assène un coup,

maladroitement, car du coup je me démets le pouce et ne lui fais aucun mal. Tous reculent alors. Violent parce qu'il le faut mais plus calme encore que violent, j'appelle à moi les sous-officiers, je place les révoltés sur un rang, leur fais face à courte distance et, à force d'énergie, les empêche de bouger par mon regard, jusqu'à ce que l'un après l'autre, ils aient reçu une douzaine de coups de garcettes. Cette petite exécution accomplie, tout rentre dans l'ordre à l'instant.

Cependant le lendemain, à son arrivée à bord, le commandant reçoit des révoltés une plainte par écrit, avant même que j'aie eu le temps de lui faire mon rapport. Après avoir pris connaissance des faits, il me donne entièrement raison. Ce n'était pas assez, il devait les punir pour leur plainte. Sa faiblesse m'expose à des rancunes. Ces matelots étrangers n'osent pas me chercher noise, mais quand je commande, ils mettent maintenant de la mauvaise volonté dans l'exécution de la manœuvre. Aussitôt que je m'en aperçois, je les rassemble, et, devant l'équipage, je les traite de propres à rien, de fainéants, ajoutant que je me passerai bien d'eux et me servirai, pour remplir leur tâche, des matelots de 2^e et de 3^e classes, qui tous Belges, jeunes et dévoués, montrent du zèle en chaque chose. Ainsi dit, ainsi fait, j'oppose les uns aux autres, et m'en trouve bien. A la fin du voyage, mes ennemis repentants reconnaissent leurs torts, ils s'empressent au service. J'oublie leur conduite, nous sommes les meilleurs amis du monde. A l'arrivée à Anvers, libérés aussitôt, je les rencontre le soir dans un établisse-

ment public, dont ils sortent, où j'entre. Sans hésiter, ils se rangent et me saluent respectueusement, ce dont je suis aussi fier que d'une victoire.

Le 5 août 1847, appareillé de la rade de Samarangue à 7 1/2 heures du soir; fait route pour Batavia où nous devons compléter notre cargaison; mis toutes voiles et bonnettes dehors; jolie brise d'ESE variable et belle mer.

Par suite du décès de notre officier d'administration, le plus jeune aspirant, M. Delcourt, est chargé de la comptabilité; moi, je reste chargé des calculs de navigation et d'une besogne qui devient pénible à cause de la perte de notre cuisinier et de notre maître d'hôtel, enlevés tous deux par le typhus, la besogne de chef de gamelle. Pour remplacer le cuisinier, nous choisissons un matelot italien, qui nous fait du macaroni à toute espèce de sauces, et un peu trop tout au macaroni. Ce diable de typhus semble habiter le bord, où il s'efforce de jeter le spleen. Nous le combattons de notre mieux, en dominant nos appréhensions, les impressions que nous occasionnent nos pertes, ainsi que par une extrême propreté, en soignant la nourriture, et en montrant à l'équipage par notre gaité l'exemple du courage moral. Heureusement la meilleure entente continue à régner entre nous, je parviens à maintenir la bonne harmonie entre le commandant et le second avec lesquels je suis toujours au mieux, l'insouciance naturelle du marin reprend le dessus, nos hommes ne se laissent pas aller au découragement.

Trois jours nous suffisent pour arriver à Batavia.

Là, nous embarquons du café, du riz, du rotting, de la canelle, des objets du Japon. Le navire qui, chaque année, rapporte une cargaison de ces objets vient de débarquer sa cargaison. Chacun s'empresse de faire ses achats dans le magasin qui la contient, où le beau monde afflue. L'aspect de ce magasin est véritablement éblouissant.

Pour faire diversion à notre tristesse, nos amis de Batavia redoublent leurs amabilités. Les fêtes succèdent aux fêtes, il faut une santé de fer pour y résister. Plusieurs d'entre eux finiront par s'en trouver mal, comme nous l'apprîmes plus tard ; l'un ira à Syngapore, l'autre à l'île de France rétablir leur santé. Nous autres, nous supportons ces excès à merveille, parce que le climat ne nous a pas encore enlevé nos forces et que nous sommes jeunes. Cette conduite nous fait une singulière réputation, à laquelle nous ne visons nullement. Nous devenons presque un objet de terreur pour les femmes de nos amis. A un dîner que nous donnons à bord, un dimanche, les têtes s'échauffent, et les matelots mis en belle humeur également, par des largesses de nos hôtes, témoignent de leur reconnaissance en les portant en triomphe, en les rudoyant. Fraterniser avec le peuple a ses inconvénients.

En voici d'un autre genre. Dans un dîner, entre hommes, chez M. Parker, négociant américain, notre fournisseur, homme solide, nature généreuse, nous dépassons la mesure. Après le dîner, l'animation est telle que la dame de la maison et sa nièce sont appelées pour partager notre joie. On



nous fait chanter, ce dont nous nous acquittons, Dieu sait comme. La crainte que les manières de quelques-uns ne blessent ces dames me fait, par un effort, retrouver mon sangfroid. Je suis aidé à maintenir les formes exquises par le capitaine Tilmont, qui nous arrive du bal du gouverneur, dont il nous donne des nouvelles. Mais après cet effort, quand les dames sont parties, il s'opère en moi une sorte de détente, le sommeil me gagne. Le capitaine Tilmont me prend avec lui dans sa voiture, m'offre l'hospitalité. En route, je ne sais comment, le cocher manque de nous verser. Le lendemain, au milieu du jour, je m'éveille frais et dispos, mais tout étonné de me trouver dans une chambre que je ne connais pas; j'appelle pour savoir où je suis. Le capitaine entre en riant. Je comprends et me rappelle alors tout ce qui s'est passé. Un bon bain et me voilà de nouveau sur pied. Le ménage du capitaine m'intéresse. A Batavia, presque tous les officiers ont leur petit ménage, femme, enfants, leur maison particulière, dans un même quartier. Celui de M. Tilmont est à *Konings-Plein*, on ne peut mieux situé.

Peu d'étrangers visitent Batavia sans aller jusqu'à *Buitenzorg*, localité où se trouve le château du gouverneur général, située à 10 lieues de Batavia, à une certaine élévation, et renommée à cause de son air pur, de sa fraîcheur bienfaisante. Je n'eus pas l'occasion d'y aller. Par contre, il me fut donné de visiter plusieurs fois une autre curiosité des environs nommée *Master Cornélis*; c'est une sorte de

foire, de caravansérail intéressant, où l'on se rend de Batavia, le soir, par une route charmante, toute parfumée; la distance qui est environ de deux lieues, se parcourt rapidement, en voiture à quatre chevaux. On y voit un peu de tout, surtout des mœurs relâchées; les Européens s'y mêlent aux Malais; ceux-ci, plus nombreux, se livrent surtout au jeu, en fumant, assis par terre sur des nattes, pendant qu'autour d'eux, des bayadères ou almées dansent au son d'une musique qui certes ne manque pas de cachet. Le coup d'œil en vaut bien la peine, mais au bout d'une heure, on en a assez. J'entendis parler toutes les langues dans cette foule, voire même le wallon, par de joyeux compatriotes, des ouvriers armuriers liégeois.

Un jour, M. Sayers, chez qui j'habite à Molen-vliet, qui tenait ci-devant l'hôtel de Provence et maintenant possède, à Jacatra, dans la vieille ville, un toko ou magasin composé de toutes sortes d'objets et de tissus européens, me dit : « Venez avec moi, je vais vous faire une surprise »; j'accepte; nous allons au quartier chinois, où se trouve une population d'environ 30,000 âmes, entièrement adonnée à la petite industrie, aux métiers. Après y avoir flâné quelque temps, nous entrons dans un restaurant, où nous déjeunons. Ce que nous mangeons, je ne sais, mais on nous sert une demi-douzaine de petits plats à la fois et j'avoue que cette cuisine aux nids d'hirondelles ne me met nullement en appétit; je n'y fais pas honneur; cependant je suis charmé d'avoir fait sa connaissance et très obligé à M. Sayers.



Rien de plus doux, avons-nous dit, que la population malaise, parmi laquelle se trouvent encore quelques esclaves. La plupart de ces esclaves sont au service personnel de blancs et traités par eux avec beaucoup d'égards, de bienveillance. A ce propos, il convient de rendre ici hommage aux Hollandais : ils entendent à merveille la colonisation. Par la loyauté, la sûreté, l'intelligence de leur administration, en progressant continuellement, ils sont parvenus à s'attacher les peuples qu'ils dominent, à faire oublier l'odieux de la conquête. Laissant à ces peuples leurs mœurs, leurs chefs, leur religion, ils les emploient selon leur goût, librement, car aujourd'hui l'esclavage est aboli dans leurs colonies, qui jouissent en outre d'une liberté commerciale presque complète. A Java, les Malais sont agriculteurs ou pêcheurs ; dans les villes, ils forment la classe des portefaix, des domestiques. Fidèles et soumis lorsqu'on est bon et juste avec eux, ils deviennent féroces quand on les maltraite. Tous portent un chrisse ou poignard dont ils font usage, — très rarement. Notre luxe ne les tente pas, ils sont sans ambition. Ayant peu de besoins, ils vivent de peu, sobrement. Comme ils se sentent inférieurs aux blancs pour la civilisation, ils se plient aisément à leur condition, mais en exigeant qu'on les respecte, sinon ouvertement, du moins d'une manière latente. En réalité, ils se trouvent respectés et aimés de leurs maîtres ; leurs rapports ensemble où la franchise s'allie à une certaine dose de familiarité, sont des plus faciles, font plaisir à voir.

Un spectacle aussi qui fait plaisir à voir, c'est

l'arrivée en rade de Batavia de la petite flottille de prauws, de bateaux-pêcheurs apportant chaque jour la marée, qu'ils vont prendre loin au large, en pleine mer. Partis la nuit, par la brise de terre, ils arrivent vers midi, avec la brise de mer, en traversant la rade quand elle a toute sa force, rapides, frémissants, bondissants sous leur belle voile blanche toute déployée. Cette voile énorme a la forme d'un triangle; le sommet de l'angle le plus grand est fixé au fond de l'embarcation; le côté opposé horizontal, se balance en se dessinant sur l'azur du ciel, comme l'envergure des grands oiseaux de l'Océan. Souvent le prauw est surchargé; pour faire contre-poids à la pression du vent, les hommes se tiennent alors en dehors de l'embarcation, au vent, à une assez grande distance, sur des bambous placés à cet effet et fixés au bord.

Les équipages des bâtiments au mouillage en rade de Batavia ordinairement font, le dimanche, des promenades en embarcation, visitent les divers navires. Quand ces visites se multiplient, se prolongent, souvent les hommes s'enivrent, il y a désordre. C'est pourquoi il nous est commandé de ne plus recevoir, après le coucher du soleil, ces hôtes inconnus de tous les pays. De garde, un dimanche, et me promenant sur la dunette, peu après le coucher du soleil, que le pavillon vient d'être amené, je vois s'approcher du bord un canot rempli de matelots en goguette. Curieux de savoir comment nos gens exécuteront les ordres donnés, je ne fais pas mine de voir ce canot. Il accoste; les marins mon-

tent à bord ; j'entends discuter ; la consigne est forcée. Je continue ma promenade sans avoir l'air d'y prendre garde. Peu après, des voix s'élèvent, on s'anime, on se dispute. L'équipage hollandais prend un ton intolérable, inconvenant. Il crie et traite les nôtres de *Brabanders*, de *muitters*, de révoltés. Irrités, mes hommes se tournent vers moi, m'interrogent du regard ; quelques-uns s'approchent de la dunette, le maître d'équipage en tête, attendant mes ordres. Je garde mon attitude. Le tapage augmente. Le maître alors se décide à me demander ce qu'il doit faire. Je lui réponds : « Si vous aviez fait votre devoir, nous ne serions pas maintenant insultés chez nous. Faudra-t-il donc que je jette moi-même ces gens-là à l'eau ? » A peine ai-je dit, que mes hommes s'élancent, le maître en tête, jettent à l'eau plusieurs des mutins, s'élancent après eux, les sauvent ; après quoi le canot s'éloigne silencieux. Parmi les plus endiablés pour accomplir ce petit coup de main, se trouvent précisément quelques-uns des matelots étrangers que je punis à Samarang.

La rade de Batavia ne présente pas les aspects grandioses qu'offre celle de Samarang, mais elle est plus vaste, plus animée. La côte est basse ; au lever et au coucher du soleil seulement, et encore, pas toujours, les montagnes de l'intérieur montrent leurs lignes gracieuses, leurs tons splendides. Quant à la vue du large, de la mer, elle se trouve masquée par une quantité de petites îles verdoyantes, la plupart inhabitées ; *Onrust* est la plus importante de ces îles. Dans la rade de Batavia, pendant le jour, la brise de mer chasse le mauvais air ; mais le soir,

celle de terre apporte parfois des miasmes, une véritable puanteur; pour en combattre les premières impressions, on fume, on s'enferme; puis comme l'homme s'habitue à tout, peu à peu l'on s'y fait. La rade est pleine de requins, le soir on s'amuse à en attraper, ce qui se fait facilement, ainsi que nous l'avons dit déjà.

Parvenus non sans peine à compléter notre cargaison, nous faisons les derniers préparatifs de départ, en embarquant des vivres frais, des fruits, quelques moutons et volailles, et aussi quelques boîtes de conserves, que nous achetons pour remplacer le vide fait, d'une bien étrange manière, dans cette partie de nos provisions,

Le veille de notre départ de Batavia pour Syngapore, un matelot suédois, le nommé Kirsch, manque à l'appel du soir. On le cherche vainement à bord. Nous pensons qu'il a déserté pendant la journée en se glissant, par l'un des sabords de chasse de l'entrepont, dans une des embarcations venues de terre. Immédiatement on le porte déserteur, son signalement est adressé aux autorités militaires et maritimes de Batavia. Nous partons; on n'y pense plus. Huit jours après, manquant de vivres frais, au moment d'arriver à Syngapore, je me décide à faire servir quelques vivres conservés en boîtes, qui sont placées dans le *Pic*, derrière, au-dessous de notre ancien poste d'aspirants, lequel est séparé de l'entrepont par une cloison à tringles, fermée soigneusement à l'aide d'un cadenas. Je me rends moi-même dans le *Pic*, avec le maître d'hôtel. Le cadenas de la cloison est intact; celui qui ferme le

caillebotis du Pic l'est également. Cependant en mettant le pied sur l'escalier du Pic, une odeur étrange, infecte me saisit. Nous descendons. Un homme est ici, dis-je. — *Wie is daer?* — Pour toute réponse, mon Kirsch apparaît tremblant et plus dégoûtant encore que tremblant, car depuis huit jours il ne s'est pas lavé, il n'a pas changé, mais il s'est bourré de nos vivres, en veux-tu, en voilà, de tout ce que nous avons de mieux. Ce sont précisément ces vivres-là que, maintenant, nous sommes obligés de remplacer, à prix élevés. Kirsch avoua que sur le point de désertir, il avait été surpris, et s'était réfugié dans le Pic, où il avait dû se laisser enfermer. Le commandant se montra faible en le punissant de quelques jours de fers seulement. Il en résulta que les matelots étrangers s'imaginèrent qu'on n'osait pas les frapper comme les autres et que je fus obligé, à Samarang, afin de leur prouver leur erreur, d'avoir une affaire avec eux. Ce n'est pas tout; cette faiblesse contribua sans doute à faire passer la désertion pour un acte ordinaire, à faire quitter le bord à quatorze de nos gens, comme nous le verrons bientôt. Le commandant a un terrible défaut : il est trop bon.

La plupart de nos amis de Batavia viennent nous serrer la main à bord, au moment du départ. Quelques-uns ont placé des expéditions sur notre navire, M. Sayers entre autres; je ne lui ai cependant pas laissé ignorer mon peu de confiance dans l'état du *Macassar*, mais il se moque de moi, de mes appréhensions. — Mal lui en prit de ne pas m'avoir écouté quand je lui disais que le *Macassar* n'avait

pas été assez bien réparé pour offrir la sécurité voulue, car si nous n'avons pas coulé bas en revenant, peu s'en est fallu, et, je ne sais comment, l'un de ses colis s'égara, ne fut plus retrouvé.

Quitté la rade de Batavia le 9 septembre 1846, à 5 heures du matin; fait route pour l'Europe. Mouillé le soir, vers 7 1/2 heures, par 10 brasses de fond. Appareillé le lendemain matin, à 5 1/2 heures. Vers 2 heures, passé entre *Dwars-in-de-Weg* et Java. Au coucher du soleil, le pic de Krakatoa dans l'ouest. A 6 heures du soir, du 11, la pointe *Java-Head* dans l'E 1/4 SE; nous entrons dans l'océan.

La mer est houleuse, le *Macassar* fait, le 12, 15 pouces d'eau par quart (4 heures).

Le lendemain, 17 pouces.

Le surlendemain, 14, il fait 18 pouces.

Le 15, 19 pouces.

Du 16 au 21, de 18 à 20 pouces d'eau deux fois par quart.

Et du 22 septembre au 3 octobre, où nous relâchons à Port-Louis, de l'île *Maurice*, l'on pompe continuellement, le navire faisant de 17 à 21 pouces d'eau par demie-heure.

En général, pendant ce trajet, le temps reste beau. Parfois cependant le vent augmente, la mer grossit. Afin d'empêcher le bâtiment de fatiguer, nous avons soin de ne jamais forcer de voile. En forçant, il ferait plus d'eau encore. Le 22, nous prenons des ris dans les huniers, que nous larguons le lendemain. On n'est pas sans inquiétude, mais il

n'y a pas d'anxiété. La fixité de l'alizé nous permet d'atteindre *Maurice* avant peu; dans ces parages, les tempêtes sont excessivement rares; il est vrai qu'elle dégénèrent aisément en ouragans. Le 1^{er} octobre, en courant pour plus de sûreté sur le parallèle de l'île *Maurice*, nous passons, vers 8 heures, au vent de l'île *Rodrigue*.

A 5 1/2 heures, du 3, aperçu *Maurice*. Gouverné pour passer entre le *Coin-de-Mire* et l'île *Gabrielle*. Toutes voiles et bonnettes dehors. Vers midi, le pilote vient à bord. Peu après, mouillé en rade de *Port-Louis*, par 8 brasses de fond. Levé l'ancre ensuite et halé le navire dans le port, où il est ancré par 2 ancres de bossoir devant et 1 ancre de bossoir derrière, sur 40 brasses de chaque chaîne. Une chaloupe et son équipage venus de terre, nous aident dans ces diverses opérations. Le 7, nous commençons le débarquement de la cargaison. Et nous entrons dans une sorte de bassin appelé le *Trou-Fanfaron*, le 16, où nous amarrons le *Macassar* le long d'un ponton. Continué à décharger. Puis placé successivement à bord du ponton notre mâture supérieure, son gréement et en général presque tous les objets de l'inventaire. Du 22 au 25, monté le navire sur le *Patent-Slip*, et tenu en place. Dépassé les mâts de hune, levé les bas-mâts. Changé 40 pieds de la carlingue; mis une contre-carlingue sur la carlingue rafraîchie, en remplacement de la savate. Le pied du mât de misaine est trouvé pourri; on le rafraîchit de 6 pouces; et l'on place sur la carlingue, à cet endroit, un sabot de 10 pieds de longueur. Huit *porcs* sont fixés dans la

cale, sur chaque bord, pour renforcer la carène. Renouvelé quelques chevilles des courbes de la cale et de l'entrepont. Placé dans celui-ci, de chaque bord, une courbe en bois et deux en fer, ainsi qu'une guirlande, à l'avant. Renforcé la guibre. Fait la carène entière du navire. La vergue de misaine étant craquée, confectionné à bord une vergue neuve. Fait diverses autres réparations moindres, telles que la mise de romaillets dans certains bordages. Les bas-mâts étant replacés et leur gréement raidi, le 12 novembre, on lance le navire, qui est amarré de nouveau le long du ponton, où l'on continue à le gréer, à le réparer, tout en réembarquant les objets de l'inventaire et une partie de la cargaison. Sorti du *Trou-Fanfaron*, le 23, et mouillé dans le port, sur 3 ancras. Continué à charger et à parer le bâtiment pour prendre la mer.

Notre voie d'eau provenait de ce que, comme je l'avais déclaré avant de partir, le *Macassar*, navire vieux déjà et ayant beaucoup fatigué, se trouvait en quelque sorte disloqué, devait être renforcé dans toutes ses parties.

Située par 55° de Longitude Est de Paris, 20° de Latitude Sud, presque à l'extrémité du tropique, l'île *Maurice* ou île de *France*, qui n'a guères plus de 35 lieues de tour, est un bijou merveilleux. Appelée *Cerno* par les Portugais qui la découvrirent en 1505, *Maurice*, par les Hollandais qui l'occupèrent de 1598 à 1712, elle fut nommée île de *France* par les Français qui s'en emparèrent en 1721. Devenue la possession des Anglais depuis 1810, cette île porte de nouveau le nom de *Maurice*.

Bernardin de Saint-Pierre chanta dignement sa beauté dans son célèbre roman : *Paul et Virginie*, inspiré par la perte du navire le *Saint Géran* et de deux de ses passagers. Mais il s'en faut que la description du poète fasse connaître *Maurice*. C'est plutôt l'âme de l'auteur qu'elle révèle, cette âme sensible, aimante, un peu sauvage, qui fut tourmentée, malheureuse. Bernardin de Saint-Pierre ne fut compris que très tard, que lorsqu'après avoir beaucoup voyagé et beaucoup souffert, il chanta les harmonies de la nature, les beautés de la création.

Ayant à exprimer simplement nos impressions, nous ne le suivrons pas dans sa voie. A chacun sa tâche. La nôtre est modeste.

Notre impression première à l'aspect de l'île de France, est d'abord d'éprouver un véritable soulagement pour avoir échappé au danger de sombrer par voie d'eau, une douce satisfaction. Avec quel amour ensuite nos regards caressent cette partie nord de l'île si bien cultivée, si riante et qui semble, par son peu d'élévation comparé au reste du sol, s'être abaissée pour s'allier avec tendresse au splendide océan ! A la vue de ces vagues dont la blancheur relève le bleu d'azur de l'immense mer, de ces vagues bondissantes, image de la vie universelle, qui animent constamment et baignent capricieusement ces rivages enchanteurs, le cœur se dilate, l'âme s'épanouit, un sentiment solennel, religieux s'empare de l'être. Voilà ce que nous ressentons vivement, profondément.

Au centre de l'île se trouve un mont d'aspect imposant, appelé le Piton, qui a plus de 2,000 pieds

de hauteur; presque de partout, le sol s'élève graduellement jusque vers ce centre. Cependant dans la partie Sud, à droite de Port-Louis, et ailleurs encore existent d'autres monts pittoresques, plus élevés. Le sommet de l'un deux appelé le *Pieterbot*, situé près de cette ville, est d'une ascension difficile et même périlleuse, que peu osent entreprendre.

Le pavillon belge étant à peine connu à *Maurice*, à notre arrivée nous reçûmes presque aussitôt la visite de compatriotes habitant cette île, avec lesquels nous eûmes des rapports agréables et suivis. Parmi ces Belges, l'abbé Mazui, l'abbé d'Eggremont, et un pharmacien, de Courtrai, établi depuis longtemps à Port-Louis, mais dont j'ai oublié le nom, homme aimable, obligeant, nous firent surtout bon accueil. Excellent prédicateur, l'abbé Mazui jouissait d'une grande influence, qu'il conserve encore actuellement, vingt-cinq ans après, d'après les renseignements que nous donne de la localité, un de nos amis, marin comme nous, qui l'habita longtemps. Aujourd'hui calculateur à l'Observatoire de Bruxelles, M. Estourgies entretient avec des habitants de *Maurice*, une correspondance qui lui rappelle un monde d'impressions et de souvenirs auxquels il tient beaucoup et avec raison.

Nous reçûmes d'autres visites qui nous furent aussi agréables, entre autres celles d'artistes connus et aimés en Belgique : Victor, le comique du théâtre du Parc, M^{lle} Montassu, la première danseuse du théâtre de la Monnaie. Victor se trouva souvent à bord avec nos amis, les abbés et leurs camarades.

De cette rencontre il ne résulta aucun froissement pour personne. Chacun se montra accommodant et s'en trouva bien.

A défaut de consul belge, le consul de France à Port-Louis se trouve chargé de nos intérêts nationaux. Nous avons peu de rapports avec lui. Nous en avons peu également avec les officiers de la frégate stationnaire anglaise, de 50 canons, *le Président*, mouillée à l'entrée du port. Par contre, nos relations journalières de service avec M. Vigoureux, propriétaire du *Patent-Slip*, nous procurent un commerce agréable. Je me lie avec l'aîné de ses fils, nature sympathique, sincère, qui m'initie aux mœurs du pays. Une chose me frappe d'abord, le contraste de la manière de vivre avec celle de Java. La vie, ici, n'est pas menée à grandes guides, fastueuse; toutes choses y sont pesées, examinées de près; la concurrence est plus grande, les richesses du sol moindres. Les rues du Port-Louis sont comme celles de nos villes, les maisons se touchent, semblent à l'étroit. Un certain air provincial se remarque également dans les conversations. Cependant au cercle où M. Vigoureux me présente, je retrouve les allures de Java. Pendant que je joue au billiard, on ne cesse de me présenter toutes sortes de rafraichissements. Des plateaux chargés circulent sans discontinuer. Chacun joue, à ce cercle; l'enjeu consiste ordinairement en consommations offertes à tous.

Chef de gamelle, je fais moi-même chaque jour le marché, et pour cause. Le marché de Port-Louis, à 6 heures du matin, est véritablement éblouissant

par la richesse et la profusion de ses fleurs, de ses fruits et la société qui le fréquente. On s'y rend en toilette; les dames s'y montrent comme nos élégantes le soir, tout armées. Les messieurs portent l'habit de drap, ce qu'on ne voit nulle part à Java; à la vérité, à cette heure du jour, il y a de la fraîcheur, et le climat est moins ardent que celui de Java; je n'en suis pas moins étonné; mais comme le coup d'œil en vaut la peine, je fais aussi volontiers des frais; avec Victor, je flâne bras dessus, bras dessous, au milieu de ce beau monde, suivi de mes gens, tout en faisant mes petits achats. Heures délicieuses de ma jeunesse, trop tôt envolées, il me semble respirer encore votre enivrement!

Pour nous fêter, notre compatriote courtraisien organise une petite excursion; il s'agit d'aller visiter les tombeaux de Paul et Virginie. Partis de bonne heure, nous arrivons vers midi aux urnes des deux amants, personnages fictifs rendus vivants dans l'imagination de ses lecteurs, par le génie de Bernardin de Saint-Pierre. Si les mausolées n'ont rien de remarquable, le bois des Pamplemousses où, sous les grands arbres, l'on jouit d'une douce fraîcheur au moment de la plus grande chaleur du jour, est peuplé d'arbres magnifiques. Cependant la végétation de Maurice n'égale pas en magnificence celle de Java.

Ce qui distingue Maurice, c'est une réunion de beautés de tous genres, concentrées pour ainsi dire en un point. Dans cette petite île se trouvent les pays de plaines, les pays maritimes, les pays de montagnes; la nature grande, sauvage, agreste, et la

nature cultivée, ornée par la main de l'homme; deux ports, Port-Louis et le Grand-Port; et plusieurs rivières, dont la principale est la Grande-Rivière Sud-Est. Quoique la culture de la canne à sucre y soit de beaucoup la plus importante, celle du café, du tabac, de toutes les céréales réussit admirablement. Les fruits d'Europe y viennent presque aussi bien que ceux de l'Inde et de Chine. Maurice, véritablement, est un petit paradis terrestre.

Port-Louis compte environ 45,000 habitants. La population entière de l'île s'élève à 220,000 âmes, dont 32,000 créoles d'origine française, 60,000 noirs, 215,000 engagés chinois, indiens ou noirs et quelques Anglais. Le français est la langue usitée. Le sentiment national met continuellement en opposition la population et l'administration, qui est toute anglaise. Il en résulte parfois des conflits. Je fus témoin d'une scène de ce genre au théâtre, à une représentation de la *Fille du régiment*, où les couplets : *Salut à la France!* furent applaudis frénétiquement, d'une manière provoquante pour les quelques spectateurs anglais, vers lesquels tous les yeux se fixèrent en ce moment. Ceux-ci patientèrent, puis ils prirent leur revanche. La représentation terminée, le rideau baissé, les issues sont fermées. Alors le commandant de la frégate *le Président* se lève et, de sa loge, dit flegmatiquement ces mots aux musiciens de l'orchestre : *God save the Queen*. Aussitôt les Anglais applaudissent, les musiciens jouent l'air national anglais, chacun reste à sa place, silencieux, jusqu'à la fin du morceau.

La mauvaise fortune nous poursuit toujours. De temps en temps le typhus reparait, sévit parmi nous. Dans notre traversée de Batavia à Maurice, nous avons encore perdu plusieurs hommes. D'autre part, notre maître d'équipage se trouve toujours dans le même état, paralysé. Tous nos soins et ceux qu'il reçut aux hôpitaux de Batavia et de Samarang n'ont pas amélioré sensiblement sa position. Un nouveau coup nous frappe ; en quelques jours, par un accident terrible, notre second maître nous est enlevé.

Fixé au *Patent-Slip*, sur lequel on le répare, le *Macassar* reçoit chaque jour à son bord une foule d'ouvriers calfats, charpentiers, etc, qui, avec notre équipage, font un tintamarre du diable, abrutissant. Partout nous surveillons l'ouvrage, les réparations. Occupé sur la dunette, le second maître se penche pour voir ce qui se fait en bas ; à cet effet, il saisit machinalement le garan du palan d'un davier de canot, et tombe aussitôt d'une hauteur de 30 pieds sur le sol, inanimé. Il n'est pas mort pourtant. On le relève, sanglant, le visage méconnaissable, le nez fendu. Avec de grandes précautions, il est transporté à l'hôpital de Port-Louis, situé de l'autre côté de la baie, à une grande distance, où l'on nous donne quelque espoir de guérison.

Peu de jours auparavant, nous avions lancé nos invitations pour un dîner à bord, par lequel nous désirons répondre aux nombreuses politesses dont nous sommes l'objet de la part de nos nouvelles connaissances ; cet espoir nous permet de ne pas remettre la petite fête, fixée au dimanche prochain. On me donne carte blanche pour bien faire les choses ; l'ami

Tielmans me stimule; il faut, dit-il, que je me distingue. Je m'en tire à la satisfaction générale. Le dessert surtout me vaut force compliments. La table chargée de fruits de divers climats, d'Europe, de l'Inde, de Chine, offre un coup-d'œil splendide. La dépense en fruits est d'une centaine de francs, mais nul de mes camarades ne pense à me blâmer. Ce n'est peut-être qu'à Maurice seulement qu'on peut déployer cette espèce de luxe de table. Ce qui ajoute à notre entrain, c'est qu'ayant fait prendre la veille au soir des nouvelles de notre second maître, on nous en a donné d'excellentes. Tout à coup, au moment où l'effusion est complète, la foudre tombe parmi nous, on nous apprend que notre maître d'équipage vient de s'éteindre et qu'on va l'enterrer immédiatement! Silencieusement nous achevons notre repas, et nous décidons d'aller tous ensemble à l'enterrement. Mais notre équipage se trouve presque entièrement à terre, en congé, pour la journée. Tant bien que mal donc, nous armons nos embarcations, et nous nous transportons, à la voile, au cimetière, à l'entrée du port. La cérémonie commence. L'abbé Mazui accompagne officiellement le corps du défunt, ce qui n'est pas selon l'usage; mais en homme de cœur, en véritable patriote, ce cher abbé veut honorer ainsi le pavillon national, en ce moment en berne à notre bord. Après avoir dit la prière, l'abbé prononce un discours. Des larmes nous sautent aux yeux.

Quelques jours après, par ses soins, un service funèbre est organisé, une grande messe est chantée pour le repos de l'âme de ceux que nous avons

perdus dans ce voyage et dont le nombre s'élève déjà à sept. Nous y assistons tous ainsi que nos compatriotes et nos connaissances.

Notre recueillement nous fait gagner les sympathies générales, surtout celles des ecclésiastiques. Pour dissiper notre tristesse, à l'évêché où ils habitent, on se décide à se départir de la règle, à nous inviter à dîner. Étant de garde ce jour-là, je ne puis être de la fête. Mais j'apprends que l'on a si bien traité mes camarades, que pas un officier n'a pu répondre aux speachs éloquentes portés en notre honneur. Presque humilié, je reproche à M. Delcourt surtout, d'avoir laissé amoindrir la réputation que nous avons conquise à Batavia et pour laquelle, comme moi, il avait vaillamment participé. Quelques jours après, je suis invité à mon tour avec le commandant. La table est véritablement d'un grand luxe. Émoustillé par la réception la plus cordiale et par des vins exquis, je me trouve en apparence dans les meilleures dispositions pour réparer notre échec. Des toasts nous sont portés. Je réponds. Ma langue s'embarrasse, je bredouille. Me voilà vaincu. Comment? Je ne sais, mais c'en est fait de mon audace; je ne suis plus invulnérable.

Un nouvel échec du même genre, plus blessant encore pour mon sot amour propre, me fournit l'explication de ce qui m'est arrivé. Étant au cercle, en plein jour, vers trois heures, occupé à jouer au billard tout en causant avec vivacité, je me laisse aller à accepter force consommations sans prendre garde que je suis à jeun, altéré par la grande chaleur. La partie finie, je rallie mon canot, qui m'at-

tend au quai, place du Gouvernement. Arrivé sur cette place, en plein soleil, je ne sais ce qui me prend, mais il me semble que je ne marche pas droit. Irrité, je fais de vains efforts. Ce qui m'humilie le plus, c'est que mes matelots sont là devant moi, qui me regardent marcher. Heureusement je me trompe, mes hommes évidemment, c'est-à-dire à lire dans leurs yeux, dans leur contenance, ne se sont aperçus de rien.

Sous le ciel des tropiques particulièrement, il faut avoir soin de se contenir, d'être sobre de paroles et de gestes, quand on n'est pas sobre autrement.

Quelques jours avant notre départ de *Maurice*, nous eûmes une alerte. Le temps étant devenu menaçant et le vent impétueux, on nous fit, à l'observatoire, le signal de prendre les premières mesures pour faire face à un ouragan. En conséquence, nous suivîmes l'exemple donné à cet égard par la frégate stationnaire, le *Président*. Cependant il n'y eut pas d'ouragan mais un mauvais temps qui dura deux jours ; nous en fûmes quittes à bon marché.

De l'ouragan à la tempête, il y a à peu près la même différence en intensité de vent que de celle-ci à une forte brise.

Les cyclones ou ouragans de *Maurice* et de *Bourdon* sont célèbres par les ravages et les phénomènes auxquels parfois ils donnèrent lieu.

Il y a tout au plus une trentaine d'années que la loi qui régit les ouragans a été découverte, par le général gouverneur des Bermudes. La connaissance

de cette loi permet d'éviter de grands désastres maritimes ; elle est donc très importante ; c'est pourquoi nous insérons ici une petite note de M. Estourgies sur cet objet, note tirée de l'ouvrage de M. Bridet dont M. Estourgies fait en ce moment la traduction.

« Les ouragans sont des tourbillons de plus ou moins grand diamètre dans lesquels la violence du vent augmente de tous les points de la circonférence jusqu'à une certaine distance du centre, où règne un calme d'une étendue variable.

« Ces tourbillons se meuvent suivant une direction différente pour chaque hémisphère, mais à peu près constante dans chacun d'eux.

« Dans l'hémisphère sud, le mouvement de rotation se fait suivant le mouvement des aiguilles d'une montre ; dans l'hémisphère nord, le mouvement est inverse.

« Le tourbillon une fois formé, se met en marche avec une vitesse variable de 1 à 6 ou 8 milles à l'heure. Le centre se meut sur une parabole. Dans l'hémisphère nord, le foyer de cette parabole se trouve aux environs des Bermudes ; le cyclone provenant des latitudes tropicales suit les côtes américaines, contourne Bermude, pour aller se perdre dans l'Atlantique. Dans la mer des Indes, il en est de même, le sommet de la parabole parcourue contourne les îles Maurice, Bourbon et Rodrigues.

« Le vent est le plus violent près du centre du cyclone. Lorsque ce centre passe sur un lieu ou sur un navire, l'on n'y ressent que deux vents diamé-

tralement opposés, séparés par un intervalle de calme de plus ou moins de durée.

« L'arrivée d'un cyclone est toujours annoncée par une forte dépression barométrique, qui atteint son maximum au centre de l'ouragan. L'aspect menaçant du ciel, des éclairs, des nuages de couleur de sang qui se massent, pendant des sautes de vent accompagnées d'averses torrentielles et séparées par des calmes, sont les signes précurseurs d'un ouragan.

« La ligne parabolique divise le tourbillon en deux parties, l'une interne ou demi-cercle dangereux, l'autre externe à la parabole et formant la partie maniable du cyclone.

« La difficulté pour le marin réside dans la connaissance de la position de son navire par rapport au centre du cyclone et de la marche du phénomène; après quoi, il trouvera immédiatement ce qui lui reste à faire en appliquant à cette position, à déterminer avec autant de certitude que possible, les règles prescrites par la loi des ouragans, loi tendant à faire éviter complètement le cyclone, à en sortir sain et sauf, ou bien à le supporter en faisant le moins d'avaries possibles et avec le plus de chances d'en sortir.

« Cette règle générale est très simple et peut se réduire à mettre à la cape babord amures, dans les cyclones de l'hémisphère austral;

« A la cape tribord amures, dans l'hémisphère nord;

« Cela, pour toutes les positions que le navire pourrait occuper par rapport au centre, excepté

le cas où il se trouverait directement en avant du cyclone, sur la trajectoire du phénomène, ce qu'il connaîtra facilement et auquel cas il faudra fuir vent arrière en lofant sur babord, dans l'hémisphère sud, tandis que dans le nord, il faudra, après la fuite vent arrière, lofer sur tribord. »

Par suite des décès et des accidents survenus à bord, plusieurs de notre équipage ont l'imagination frappée, s'imaginent qu'une espèce de mauvais sort est jeté sur le *Macassar*, qu'ils cherchent à quitter. Comme en outre, les enrôlements à Maurice, pour les navires, se font à des prix élevés, inconnus en Belgique, il en résulte que quelques-uns de nos matelots désertent. Afin d'empêcher les suites de ce mauvais exemple, les officiers sont obligés de veiller, la nuit, de faire le quart de mer. Heureusement nos préparatifs de départ touchent à leur fin. Cependant la désertion s'étend, quatorze hommes nous quittent. Si réduit que soit notre équipage, nous ne cherchons pas à remplacer ces déserteurs. Enfin le jour du départ arrive, nous appareillons, après avoir pris congé avec effusion de nos amis. Notre relâche a été de 70 jours, pendant lesquels le *Macassar* subit, ainsi que je l'ai indiqué, d'importantes réparations, s'élevant ensemble à la somme de 22,000 piastres, 110,000 francs. Un passager s'embarque, M. Pierre De Caux, naguères professeur de littérature française au lycée de l'île Bourbon. Il est logé dans l'entrepont; souvent nous l'invitons à dîner. M. Delcourt l'emploie à la comptabilité, dont il est chargé depuis le décès de M. Wouvermans. La présence de M. De Caux apporte une certaine diver-

sion parmi nous. Il aime à causer de Bourbon et nous de l'entente. Phalanstérien enragé, il cherche à nous convaincre. En l'écoutant, nous sommes ébranlés mais non convaincus. Pas moyen d'avoir la foi.

Quitté *Maurice* le 12 décembre 1847 vers 9 heures du matin, par beau temps et faible brise de terre. Le lendemain vers 8 heures du matin, pris notre point de départ sur divers relèvements des montagnes de Maurice. Le soir, l'île *Bourbon* dans le ONO $1/2$ N. Le 21, les vents qui étaient de la partie de l'Est jusqu'ici, passent à l'Ouest, en forçant beaucoup; ils reviennent à l'Est, puis ils sautent à l'Ouest, en augmentant; nous masquons partout. Tempête, qui dure peu. Latitude : $34^{\circ} 24'$, Longitude : $31^{\circ} 88'$. Nous nous trouvons tout à fait dans la région des vents d'Ouest, à peu près par la latitude du cap de Bonne-Espérance. La tempête recommence le 27, cesse le 28. Ce jour-là, aperçu terre; relevé, à midi, *Raven-Head* : NNO, ce qui nous donne pour Longitude : $29^{\circ} 50' E$, tandis que notre Longitude observée est de $29^{\circ} 45'$. Nouvelle tempête le 31, pendant la journée; le soir, le temps se modère. A midi du 6 janvier, le cap des Aiguilles : N. $1/4$ NE. Nous doublons le cap de Bonne-Espérance. Le beau temps s'établit à partir du 7. Nous rentrons dans l'alizé du Sud-Est. Vers $5 1/2$ heures du matin du 20, aperçu dans l'Ouest, l'île de *Sainte-Hélène*. A $10 1/2$ heures, mouillé en rade de James-Town. Fait de l'eau et des vivres. Le soir, à $7 1/2$ heures, appareillé pour l'Europe.

dre un instant, il fait carguer et serrer cette voile. Pour hâter la manœuvre, je me porte devant, où je stimule nos gens. Le commandant est prévenu. Six hommes et un quartier-maître sont placés à la barre du gouvernail et à ses palans. La voile est à peine serrée, nos hommes ne sont pas encore descendus du gréement que soudain comme un coup de tonnerre tombe à bord le terrible ouragan. La mer est aplatie par le vent, les vagues ne peuvent s'élever, leurs crêtes sont enlevées en se formant, voilà pourquoi nous apercevions tantôt à l'horizon une espèce de nuage blanc, dans lequel le *Macassar* se trouve maintenant ; c'est le centre du tourbillon. Notre navire se démène étrangement, fait des embardées inquiétantes, il est presque impossible de le contenir. On ne peut se rendre de l'avant à l'arrière qu'en s'accrochant au bord, en se hâlant main sur main. Pas moyen d'entendre qui n'est pas au vent de soi. La mature d'artimon, qui n'est pas appuyée par les bras de ses vergues, est effrayante à voir ; à tout moment, on croit qu'elle va tomber. Tout à coup le *Macassar* vient au vent sur tribord et se couche. — « Hisse le foc ! » crie le commandant. Les matelots se récrient, disent que le foc ne tiendra pas. Je leur réponds par des coups de poing. Le foc est hissé, et il est emporté. Si peu qu'il ait tenu cependant, sa résistance a suffi pour faire tourner le bâtiment, qui se relève. Nous voilà sauvés ! Mais le danger peut se représenter, une embardée peut de nouveau nous jeter en travers du vent. Heureusement le mercure monte, reparait dans le baromètre, l'espoir d'une prompte amélioration semble fondé.

Effectivement quand, à 8 heures du soir, je prends le quart, succédant à M. Tielemans, il me semble que le vent a tellement diminué que nous sommes dans une accalmie. Je demande au commandant de pouvoir faire de la toile, établir le grand hunier ou bien la misaine, avec leurs ris pris. Pour toute réponse, il me dit de faire jeter le loch, de mesurer la vitesse du navire. Sans un morceau de voile dehors, nous filons encore 10 1/2 nœuds, ce qui est notre plus grande vitesse ! Ayant conservé un calme admirable pendant ce péril extrême, le commandant juge sainement, il a raison, et moi, je n'insiste pas.

De l'ouragan, le vent passe à la tempête, une tempête de l'Ouest au Nord-Ouest, accompagnée de bourrasques. Dans la journée du 27, nous établissons la misaine risée, et, le lendemain matin, le grand hunier au bas ris, courant en route 178 milles. Le vent diminue ; augmenté la voilure. Mais, le lendemain, la tempête recommence en ralliant le Sud. Mis à la cape ; forcé de diminuer la voilure jusqu'à nous trouver sous l'artimon seul avec son ris pris. Le navire fatigue considérablement et fait beaucoup d'eau. Heureusement, la réparation que le *Macassar* a subie, nous permet de lutter sans crainte contre les éléments. Cependant nous éprouvons quelques avaries sérieuses.

Après l'ouragan, la mer terrible jette à bord ce que l'on appelle en termes de marine de gros paquets d'eau. Nos bouteilles sont successivement enlevées, le tableau est défoncé. Tant bien que mal,

nous fermons les ouvertures. Par un singulier hasard, jusqu'au 29, sur mon quart, je n'ai reçu aucune lame. Fier de ma bonne fortune, je plaisante mes camarades moins heureux que moi ; ils doivent apprendre encore, leur dis-je en riant, comment on parvient à conjurer le mauvais sort. Mais, ce jour-là, je subis la loi commune et de la plus belle manière. Une lame énorme se lève vers l'arrière. J'admire d'avance comment notre navire va se lever sur elle. Mon espoir est déçu, la vague déferle à bord, je n'ai que le temps de saisir un hauban d'artimon pour ne pas être enlevé. La secousse que j'éprouve aux bras en tenant bon n'est pas peu de chose. La lame est si furieuse qu'elle me soulève et me passe sur le corps tenu horizontalement, dans la position de la nage. Nos embarcations, suspendues aux daviers, pendent comme si elles allaient tomber à la mer, nous n'avons que le temps de les ressaisir. Une grande quantité d'eau est tombée dans la dunette par les vitres de capotin, toutes brisées du côté du vent. Il y a deux pieds d'eau dans nos cabines. Le pont est inondé, plusieurs sabords sont défoncés. L'eau pénètre dans la cale par le cabestan.

Nos malles et nos objets flottent dans le carré ; peu d'entre nous ont encore du linge sec. On ne quitte pour ainsi dire plus ses bottes de mer. Le commandant, pendant tous ces jours néfastes, est constamment à son poste, sur le pont. Les variations du vent tantôt nous obligent de mettre à la cape, sous la plus petite voilure, et tantôt nous permettent de faire de la route, en fuyant devant le

temps. Les aspects du ciels sont parfois des plus effrayants. Des éclairs dans toutes les parties de l'horizon semblent annoncer le retour de l'ouragan, des sautes de vent imminentes, et de partout. Pendant plusieurs quarts, nous courons grand large, filant de 10 à 11 nœuds, appuyés et poussés par nos vergues seulement, que nous brassons comme si leurs voiles étaient établies. Avec notre équipage réduit de plus d'un tiers, prendre des ris devient une tâche très rude, qui dure parfois tout un quart et plus encore. Ce qui en est une autre, c'est de prendre des observations des astres, pour déterminer notre position. Il faut parfois à cet effet s'attacher au mât d'artimon. Cependant nous approchons de la Manche, il devient important de faire des observations. Le 1^{er} mars, par 49° 5' Latitude Nord et 7° 8' Longitude Ouest, nous sommes sur la limite des sondes, dans les parages où l'on trouve fond; pour connaître notre position, nous sondons; en filant 80 brasses de ligne, nous ne trouvons pas encore de fond.

Les vents passent du NNO ou NNE, reviennent au Nord, le 4 mars, puis à l'Ouest, en faiblissant. Mais le calme ne dure pas. La brise s'élève du SO au SSO après une petite brume, et force bientôt. Vers 2 heures, du 5, elle saute au Nord-Ouest, puis au Nord. Pris 3 ris dans les huniers, le ris de la grande voile et mis le cap en route. Très forte brise; le temps s'éclaircit. A 4 heures du soir, du 6, aperçu terre, le Start-Point, dans le NE 1/4 N. A 9 1/2 heu-

res les feux de Portland, que nous relevons : N $1/2$ O, à minuit. A 8 heures du matin, du 7, relevé la pointe Est de l'île de Wight : NNO $1/2$ N, et la pointe Sud : NO $1/2$ N. Largué les ris du grand hunier. A 9 heures, embarqué le pilote belge Devos. Mis toutes voiles dehors. Brighton dans le Nord et Beachy-Head dans l'Est, à midi.

Par une bonne brise du Nord au Nord-Ouest, ayant une bonnette de hune dehors, nous avançons rapidement, bientôt nous sommes hors de la Manche. A 8 heures du soir, nous relevons le feu de Dungeness dans l'E $1/4$ NE et la ville de Hastings dans le NNO. A 11 heures, les feux du South-Foreland sont en vue; à 4 heures du matin, du 8, ces mêmes feux sont dans l'Ouest et ceux du Nore-Foreland dans le NNO. Mais la brise faiblit, nous sommes forcés de mouiller à l'aide de notre ancre à jet, vers 8 $1/2$ heures. Une brise contraire, du Sud-Est à l'ENE, s'élève vers 10 heures; nous appareillons et nous louvoyons. Le soir, pris le ris de chasse des huniers.

Le commandant qui pendant tous nos mauvais jours, pendant l'ouragan et les tempêtes avait conservé une sérénité exemplaire, perd patience, à ce dernier contre-temps. Jusqu'ici il avait admirablement tout supporté, quoique en disant : « Pourvu qu'il ne nous arrive pas d'avoir encore à bourlinguer en vue de nos feux, dans les bancs de Flandre ! » Or, ce qu'il craignait tant survient. Nous voici obligés de louvoyer, de prendre des ris, ayant le feu de Dunkerke dans le Sud $1/4$ SE ! Aussi éclate-t-il en des espèces d'imprécations presque inintelligibles

mais qui ne tardent pas à le soulager, à le calmer. Le fait de supporter vaillamment de grandes contrariétés et de perdre ensuite son sangfroid dans des contrariétés peu importantes est un phénomène psychologique assez commun chez les hommes doués pour lutter extraordinairement, qui déploient toutes leurs énergies dans les choses saillantes et se trouvent après cela impuissants pour dominer les autres. La coupe était pleine, il ne fallait pour ainsi dire plus qu'une seule goutte pour la faire déborder. Le débordement auquel se livre le commandant semble incompréhensible pour la plupart, mais moi qui le trouve naturel, je sais qu'il ne durera pas, et n'en montre aucun étonnement, ce dont M. Hoed me sait gré. A peine a-t-il retrouvé son sangfroid, que le vent change, après un moment d'accalmie.

La brise se fait de l'Ouest. Orienté, largué les ris. A midi, la tour d'Ostende dans le SE $1/4$ S, celle de Dunkerke : SO $1/4$ O. Gouverné et manœuvré suivant les indications du pilote. Mouillé le soir, vers 8 heures, en rade de Flessingue, par 6 brasses de fond, ayant le feu dans le NNE.

Embarqué le pilote de rivière; le lendemain, remonté l'Escaut, venu à l'ancre en rade du Doe 1, où un coup de vent du Sud-Ouest nous retient jusqu'au 13. Il est écrit que nous devons être contrariés jusqu'au dernier moment. — Le 13 mars 1848, mouillé devant Anvers.

Aussitôt qu'il fut embarqué à bord, nous demandâmes au pilote Devos des nouvelles du pays. Il nous répondit d'abord par la formule sacramentelle : « Il n'y a rien de nouveau ; » mais bientôt se repre-

nant, il nous apprit en termes assez obscurs les grands événements du jour. Louis-Phillippe venait de quitter la France, la république était proclamée à Paris, où Lamartine dominait la situation. Naturellement, le contre-coup de ces événements se faisait vivement sentir en Belgique. Par un bonheur providentiel, notre pays s'était en quelque sorte préparé à supporter la secousse. L'union de toutes les forces vives de la nation en vue d'une réforme, cette union s'était accomplie, les efforts des hommes de progrès avaient été couronnés de succès juste assez à temps pour donner au pouvoir, en le retrempant, la force nécessaire afin de contenir le flot révolutionnaire. La sagesse et l'abnégation du roi n'avaient pas peu contribué non plus à réaliser ce résultat important, au moment où l'Europe semblait vouloir à chaque instant s'embraser.

L'émotion que nous éprouvâmes à ces nouvelles, nous fit oublier instantanément tous nos ennuis passés. C'est à peine si, la nuit, nous pouvions dormir. Notre imagination se trouvait jetée par elles dans toutes sortes d'horizons. Notre passager surtout, M. De Caux, ne se contenait plus. D'emblée il devenait républicain et trouvait étonnant que nous ne changions pas comme lui d'opinion. Quelques jours après, il avait de nouveau changé de camp, ce qu'il m'apprit en m'écrivant de Paris, des bureaux de l'*Avenir religieux*, où il se trouvait employé. Pour lui témoigner mon mécontentement de sa versatilité, je ne lui répondis pas.

A mon arrivée à Anvers, mon cousin, M. Vierset-Godin, avec qui j'avais été élevé chez ses parents,

s'empressa d'accourir à bord et se montra si heureux de me revoir que j'en fus touché.

Ici se termine la première phase de mon récit.

La révolution de 1848 ayant partout fait naître le désir de réaliser le gouvernement à bon marché, l'expérience fut tentée en Belgique, la marine fut sacrifiée. Il en résulta qu'on n'accorda plus d'équipages pour la navigation vers les Indes. En outre, le brick de guerre le *Duc de Brabant* fut désarmé. On plaça les officiers en disponibilité, les équipages furent licenciés. On ne conserva que quelques canonnières, pour le service de l'Escaut, la goëlette de l'État *Louise-Marie*, pour la surveillance de la pêche dans la mer du Nord, et les trois malles-poste qui, avec les malles-poste anglaises, assuraient le service des dépêches entre Ostende et Douvres. M. Hoed fut appelé au commandement de l'un de ces steamers, la *Ville de Bruges*. Il me demanda pour son second. J'acceptai avec empressement, désirant ne pas rester inactif et apprendre la navigation à vapeur. La *Ville de Bruges*, qui venait de subir une réparation au chantier Cokerill, retournait à Ostende reprendre son service. Nous nous y embarquâmes. Le 20 avril 1848, nous descendîmes l'Escaut et arrivâmes à Ostende, où nous fûmes placés sous les ordres de M. Eyckolt, capitaine-lieutenant de vaisseau, chef supérieur de la ligne. En même temps s'embarquait à notre bord M. Sadoine, ingénieur du génie maritime, mon ancien camarade de l'école militaire, aujourd'hui directeur général des établissements Cokerill, pour exercer à Ostende ses fonctions.

Notre connaissance renouée, M. Sadoine et moi, nous éprouvâmes le besoin de nous lier étroitement ; en arrivant à Ostende nous primes ensemble un même appartement.

FIN DU TOME PREMIER.

62
2nd.

89101103547



B89101103547A

89101103547



b89101103547a



LA
VIE D'UN MARIN.



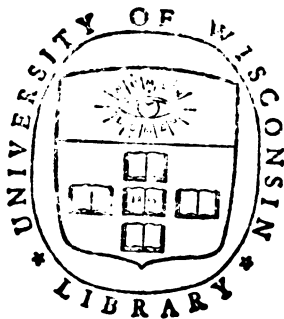
MA
VIE DE MARIN,

PAR

É M I L E S I N K E L ,

Lieutenant de vaisseau pensionné,
Chevalier de l'Ordre de Léopold et de François-Joseph d'Autriche.

TOME SECOND.



BRUXELLES,

ALLIANCE TYPOGRAPHIQUE, M.-J. POOT ET COMP^e,
Rue aux Choux, 37

—
1874

DH

551

554

1-2

Le premier volume de *Ma vie de marin* contient une dédicace au Roi. Nous sommes heureux d'annoncer que Sa Majesté « a volontiers consenti à accepter la dédicace » de notre publication, qui est appréciée dans les termes suivants par Monsieur le Ministre des Affaires Étrangères :

Bruxelles, le 26 novembre 1872.

A Monsieur Émile Sinkel, lieutenant de vaisseau pensionné.

Monsieur,

Vous avez eu la bonté de me faire parvenir un exemplaire du premier volume de l'intéressante publication que vous avez commencée sous le titre : Ma vie de marin.

J'ai lu avec un vif intérêt votre livre et je ne veux pas différer davantage de vous le dire.

Vous avez eu, Monsieur, une heureuse pensée en racontant à la génération actuelle ce qu'a fait pour le développement des relations du pays avec l'étranger la génération à laquelle vous appartenez. Vous avez encore été bien inspiré en faisant revivre le

souvenir de quelques hommes intelligents, actifs, animés d'un ardent patriotisme, qui ont cherché, parfois au sacrifice de leur vie, à grandir au loin le prestige de notre jeune nationalité.

Je viens donc, Monsieur, vous remercier et d'avoir publié votre livre et de me l'avoir offert. C'est un chapitre plein de renseignements sur l'histoire de notre marine militaire que tous les Belges ont intérêt à connaître et que beaucoup, comme moi, regrettent d'avoir vu mourir.

Recevez, Monsieur, l'assurance de ma considération très distinguée.

Comte d'ASPREMONT LYNDEN.



LA VIE D'UN MARIN.

PREMIÈRE PARTIE

DU TOME SECOND.

L'idée de faire participer maritiment la Belgique au service postal établi entre l'Angleterre et le continent, par Ostende et Douvres, était une conséquence du développement de notre vie nationale. Un intérêt sérieux pour notre pays s'attachait à la prospérité de cette ligne. Pour la faire rivaliser, en la maintenant constamment à la hauteur du progrès, avec les lignes établies sur d'autres points, reliant également l'Angleterre au continent, il fallait qu'elle fut surveillée par nous ; cette surveillance exigeait la participation de notre marine à ce service, afin d'acquérir les éléments capables de renseigner en connaissance de cause. Pour se procurer de tels éléments, il était indispensable d'avoir quelques steamers montés par nos marins et employés conjointement avec les malles anglaises.

Ce fut une pensée utile que celle de ne pas

abandonner complètement à des étrangers l'intérêt national dont il s'agit, une pensée suggérée par le désir de prouver notre vitalité, de participer aux bénéfices d'une entreprise fondée sur des rapports internationaux, de ne pas être, pour ces rapports et cet intérêt, à la merci d'une puissance, si amie qu'elle fût de la nôtre. Peu à peu les faits se chargèrent de démontrer la sagesse de notre conduite. Sans l'initiative du gouvernement, sans notre participation à la ligne établie entre Ostende et Douvres, cette voie incontestablement serait abandonnée depuis longtemps.

Le gouvernement eut l'heureuse idée de recourir à l'industrie anglaise, pour se procurer notre première malle-poste. M. Guiette, l'un de nos ingénieurs maritimes, surveilla la construction de ce bâtiment. Le *Chemin de fer* était un bon navire de mer, aussi rapide que les meilleurs de l'époque. Par lui, en 1846, fut commencée notre participation au service postal entre Ostende et Douvres. Commandé par M. le lieutenant de vaisseau Clays, il remplit vaillamment sa tâche. Novice dans la navigation à vapeur, mais vieux loup de mer, d'une stature herculéenne, imposante, M. Clays inspirait, chose essentielle, tout d'abord de la confiance. Il avait pour maître d'équipage un ancien corsaire des guerres de la république et de l'empire, vieux loup de mer également; M. Glabeke était, au physique, un type de John Bull dans toute la force du terme, qui plaisait singulièrement aux passagers.

Ce n'était pas facile d'inspirer de la confiance aux voyageurs anglais, habitués à cette navigation. Le

choix du personnel, heureusement, répondit à l'excellence du navire. M. Clays eut successivement pour seconds, MM. Picard et Tielemans, des officiers qui le secondèrent activement; dans M. Hoyaux, un mécanicien précieux, d'un zèle exemplaire; et pour équipage, de véritables matelots.

M. Clays avait fait pendant plusieurs voyages la grande navigation à vapeur, à bord de la *British-Queen*, où il se trouvait comme second tandis que M. le capitaine-lieutenant de vaisseau Eykholt, le premier chef supérieur de notre ligne entre Ostende et Douvres, commandait ce bâtiment.

En chaque chose, pour commencer, on fait ordinairement école. Notre service ne fut pas, ne pouvait pas être d'emblée à la hauteur du service anglais; cependant nous fîmes bonne contenance; les circonstances aidant, nous dissipâmes des préventions inévitables. On s'apercevait bien parfois que nous n'étions pas rompus à cette espèce de navigation, mais en même temps se montraient en nous les qualités solides du marin.

Les hommes appelés à créer des entreprises importantes sont en général les plus capables. En ma qualité d'ancien commandant de malle-poste, il convient que je rende ici hommage à MM. Lahure, Eykholt, Clays et Guiette, qui fondèrent notre service postal avec l'Angleterre.

M. Guiette cependant fit une rude école. Chargé de construire en Belgique, au chantier Cokerill, deux malles-poste semblables au *Chemin de fer*, il se servit de plans défectueux; les bâtiments qui en résultèrent n'eurent pas les qualités voulues. Quoique

bons navires de mer, la *Ville d'Ostende* et la *Ville de Bruges* ne répondirent pas à l'attente, sous le rapport de la célérité. Ils commencèrent à naviguer un an environ après l'inauguration de notre service par leur aîné. La *Ville d'Ostende* fut commandée par M. le lieutenant de vaisseau Roose, ayant l'enseigne de vaisseau Gérard pour second ; la *Ville de Bruges*, par le lieutenant de vaisseau Hoed, dont j'étais le second. Excellents marins tous deux, MM. Hoed et Roose ne tardèrent pas à perfectionner la voie tracée, les errements suivis par M. Clays.

La distance qui sépare Ostende et Douvres est d'environ 22 lieues. Dans les circonstances les plus avantageuses, par beau temps, belle mer et courant favorable, cette distance était franchie en 4 heures par le *Chemin de fer*, en 4 1/2 heures par nos autres bateaux, la *Ville d'Ostende* et la *Ville de Bruges*. Aujourd'hui, nos plus rapides malles-poste n'emploient guères moins de 3 1/2 heures pour faire ce trajet. Le progrès accompli en vingt-cinq ans ne serait donc pas considérable s'il consistait simplement dans cette demi-heure de gain, d'autant plus que pour l'obtenir on fut forcé de construire des navires qui, comparés aux premiers, sont très grands, très dispendieux. Mais cette demi-heure doit être considérée comme un minimum ; en moyenne, le gain est plus important ; dans les mauvais temps et les courants contraires, c'est-à-dire dans les circonstances les plus pénibles, les plus difficiles, il s'élève jusqu'à égaler presque la durée du trajet.

Nos steamers maintenant accomplissent en 6 heures des traversées pour lesquelles il fallait auparavant de 10 à 12 heures; ils présentent aussi plus de confort, principalement à cause des cabines élevées sur le pont.

Mais là ne s'arrêtent pas les progrès réalisés depuis l'origine de notre service international. A Douvres, les bateaux parviennent aujourd'hui à accoster les quais de la nouvelle et magnifique jetée, à tous moments de la marée et à peu près par tous les temps. Autrefois, il arrivait fréquemment que, à cause du mauvais temps, du peu d'élévation de la marée, le port de Douvres était inabordable ainsi que sa rade; l'on était obligé d'aller débarquer les malles et les passagers dans la rade des dunes, à Deal ou à Ramsgate, Margate, ce qui occasionnait une grande perte de temps. Souvent aussi la malle-poste était forcée d'aller en rade de Douvres attendre ses dépêches, il n'y avait pas suffisamment d'eau à l'heure de leur arrivée, pour partir du port. Cette mise en rade, en beau temps, ne donnait lieu qu'à un léger retard et à quelques inconvénients pour les passagers; mais quand le temps était ou devenait mauvais, la rade étant impraticable, le navire se trouvait obligé d'attendre dans le port qu'il y eut assez d'eau pour partir ou de courir dans les dunes pour y recevoir ses dépêches. Dans certains cas, les retards équivalaient à la durée du trajet, le temps du voyage était double de celui des traversées.

La moyenne des traversées, qui était de 6 1/2 heures au moins, ne dépasse guères maintenant 4 1/2 heures;

latitude de me dégourdir ainsi. Un jour, pendant l'été de 1848, nous allâmes à Calais ensemble, à bord du *Faon*, charmant vapeur à hélice, assister à l'inauguration du chemin de fer de Paris, et nous revînmes à Douvres avant l'heure de notre départ pour Ostende. Calais était en pleine effervescence. Sur la grande place on avait dressé d'immenses tables, où le veau froid et la salade de rigueur étaient offerts aux gardes nationaux des autres villes. Dans les cafés, le soir, de violentes discussions s'élevaient à propos des journées de mai et de juin ; les uns voulaient la mort de Louis Blanc, les autres le portaient aux nues. Caussidière aussi était chaudement discuté. Nul ne pensait à Napoléon. Cependant, nous avions eu naguères parmi nos passagers Louis Blanc, qui se réfugiait en Angleterre, et, peu de jours après, Napoléon, qui revenait sur le continent.

Pour celui qui est étranger aux choses de la mer, il semble que la navigation entre Ostende et Douvres présente peu de difficultés. C'est, dit-on, toujours la même chose. En réalité, cette uniformité n'existe pas.

Les conditions de navigation varient continuellement.

C'est d'abord le navire qui change constamment.

Sa machine ne reste pour ainsi dire jamais dans le même état ; les chaudières s'usent, s'encrassent. En outre, la distribution, les conduits de la vapeur, les frottements, les échauffements de certaines parties ; l'eau d'alimentation, le tirage ; les côtés faibles,

les petites avaries auxquels il faut obvier; la qualité de charbon, qui n'est pas toujours la même; et l'impossibilité, par suite d'un service précipité, de donner immédiatement tous les soins désirables pour remédier à certaines défauts, sont autant d'éléments variables qui déterminent l'état du moteur, dont on doit tenir soigneusement compte pour apprécier ce que l'on peut et doit faire suivant les circonstances.

Les qualités du navire aussi sont changeantes. A la partie de la coque immergée s'attachent peu à peu des coquillages, des ordures, qui portent graduellement entrave à la marche, et qu'on ne peut enlever aussi souvent qu'on le voudrait. Le tirant d'eau non plus n'est pas toujours de même, il varie suivant l'approvisionnement de charbon, le degré de chargement.

Le navire est un instrument composé de plusieurs parties sujettes à subir à chaque instant des modifications importantes, un instrument qu'il faut savoir manier avec art.

Une variété plus grande encore que celle-ci se rencontre dans les circonstances de la navigation : dans l'état du ciel, de la marée, de la mer.

Il s'agit de tenir compte, dans la route à suivre, non seulement de la force et de la direction du vent et du courant qui existent, mais de ceux qui existent ou qui ont existé.

L'intensité de la marée, l'état de la mer sont en raison du vent qui règne, qui a régné naguères ou qui régnera prochainement, cette intensité est un élément qu'il convient de saisir avec précision pour

de plus, les navires parviennent toujours à accoster, à Douvres, et à partir de Douvres à heure fixe, ce qui constitue un avantage non moins grand que le précédent.

En somme, la durée des voyages rapides a peu diminué, mais les longs voyages sont supprimés, la régularité existe. — La régularité est la condition essentielle des lignes de navigation.

Par suite de la régularité acquise au moyen de toutes sortes de progrès, notre ligne accomplit actuellement, avec à peu près un matériel et un personnel doubles seulement de ceux d'autrefois, quatre fois plus de traversées.

Le bon temps, pour les officiers, était celui où je m'embarquai comme second à bord de la *Ville de Bruges*. S'il nous arrivait des périodes où l'on était forcé de mettre souvent en rade, de perdre beaucoup de temps, ou bien une succession de traversées démesurément longues, en revanche nous avions, dans les intervalles du service, la belle saison, des moments de loisirs longs et répétés, dont nous jouissions à Douvres et à Ostende. On passait alors un jour entier à Douvres. Arrivés dans la nuit, on ne repartait que la nuit suivante et quelquefois la deuxième nuit, ce qui nous permettait de faire des excursions, soit à Londres, soit en France. Plus d'une fois, en accostant le quai à Douvres avec notre *Ville de Bruges*, je profitai de ce qu'un steamer partait de ce port en ce moment pour passer à son bord, remonter la Tamise jusqu'à Londres et revenir juste à temps pour reprendre la mer avec notre bâtiment. Mon commandant me laissait obligeamment toute

pouvoir se diriger, éviter de mer basse certains bancs, et parvenir à entrer au port en temps de brume, sans rien voir de la côte ou des phares pendant le trajet. Il y a là une question d'appréciation de la situation météorologique et astronomique où, tout en montrant beaucoup de sagacité, le marin peut encore errer.

Dans de pareils temps, il arrive fréquemment que l'on est forcé de changer de route pour éviter des bâtimens que l'on ne voit pas mais qui font des signaux d'alarme : tinter de la cloche, sonner de la trompe, battre du tambour, etc; puis, il faut ralentir la marche, pour sonder, attérir, tandis que le courant vous entraîne toujours; à la fin, on se trouve parfois désorienté; si on ne l'était pas, on entrerait quand même et tout droit au port; or, il n'est pas de marin qui ne soit obligé de tâtonner quand il fait brumeux, épais, ou qu'il tombe de la neige; le plus habile ne peut répondre alors de la durée du voyage; on a vu d'excellents marins se tromper, dépasser le port, éprouver beaucoup de retard. En général ceux qui les jugent sévèrement, ne sont pas des gens du métier, initiés aux difficultés.

Ce qu'il faut déployer de courage moral, d'intelligence, d'énergie, de prudence, dans bien des cas, ne peut se comprendre si l'on n'a pas soi-même commandé.

La première fois que je commandai, je fus effrayé de la responsabilité dont j'étais chargé. Le temps était beau pourtant, mais c'était de nuit, par vent et courant contraires, il pouvait changer, devenir

brumeux, mauvais ; les mille et une circonstances qui surgissent aisément dans la navigation se présentèrent en foule à mon esprit ; je ne fus pas à l'aise de tout le voyage. Pour posséder l'assurance voulue, je dus en accomplir plusieurs, vaincre un certain nombre de difficultés.

En général, la route à suivre entre Ostende et Douvres, est la ligne directe, quand il y a suffisamment d'eau sur les bancs, lorsque la marée n'est pas basse ; c'est de gagner le large, pour passer en dehors ou sur les parties profondes des bancs, quand la marée est basse et le temps mauvais ; de longer la côte d'Ostende à Gravelines, en dedans des bancs, pour être abrité par eux, quand il vente fortement de la partie du Nord et qu'il fait jour.

A notre arrivée à Ostende se trouvait dans ce port notre brick de guerre : *Duc de Brabant*, commandé par le capitaine-lieutenant de vaisseau Schokeel. Ce navire, qui avait accompli plusieurs voyages, dans les mers du Sud, au Brésil, à la Plata, à Valparaiso et dans la mer du Nord, pour protéger la pêche, était armé de 20 canonades de 30 et monté par 120 hommes. Il offrait à peu près le maximum de forces, pour un navire, dont la Belgique peut avoir besoin. M. Schokeel, pendant ces voyages, s'était plus occupé de dresser l'équipage de manière à représenter dignement la Belgique à l'étranger, de tenir et de manœuvrer son bâtiment comme un navire d'une grande marine que d'étudier la question des relations commerciales à créer avec l'étranger.

Il avait commencé par le plus pressé. En effet, pour pouvoir traiter avec l'étranger, il faut tout d'abord inspirer le respect, donner ainsi de sa nation une idée avantageuse. Cette représentation du pays par des navires de guerre est plus nécessaire qu'on ne pense. Il est vrai que depuis 1848, la rapidité des communications, par laquelle s'opère la diffusion de la lumière, et le bon renom acquis par la Belgique, tant par suite de sa sagesse dans les crises politiques, de celle de son roi, dont la capacité personnelle attira grandement l'attention sur nous, que par son travail et celui de ses artistes, travail auquel nous avons apporté notre quote-part, malgré notre modeste position d'officiers d'une marine naissante, facilitent singulièrement l'ouverture des marchés étrangers à notre industrie. A l'époque où le *Duc de Brabant* commença ses voyages, la Belgique était à peine connue au loin ; la meilleure manière de comprendre et de remplir sa mission, pour son commandant, était d'attirer la considération sur notre pays, par la bonne tenue du navire, tâche difficile à accomplir, lorsqu'on ne possède que des éléments incomplets, imparfaits. Un fait dépeint la difficulté et le résultat obtenu. Pendant qu'à Anvers et dans nos grandes villes on prenait en pitié notre petite marine, le *Duc de Brabant* était fêté et considéré là où il pouvait être apprécié, à Rio-Janeiro, Buenos-Ayres, Valparaiso, dans les contrées maritimes. Montrer le pavillon national avec honneur, à l'aide de coquilles de noix, pour me servir de l'expression de M. Coomans, faire beaucoup avec peu est un tour de force, dénote un homme de valeur. Malgré la rudesse

de ses manières, M. Schokeel obtint ce résultat. Mais il eut beau faire, le flot montant de la démagogie, qui partout s'acharnait à abaisser les fonctionnaires, l'autorité, à réaliser des économies destructives des services publics, ainsi que les lazzis plus ou moins spirituels des partisans du laisser faire et du laisser passer absolu en matière commerciale, dénaturèrent ses actes; nos coquilles de noix furent trouvées d'un luxe inutile, n'avoir d'autre raison d'être que de répondre à des illusions et visées extravagantes de la Cour; on les désarma; les équipages furent licenciés, les officiers placés en disponibilité. La *Louise-Marie* seule resta armée et fut employée, sous les ordres de M. le lieutenant de vaisseau Van Haverbeke, à croiser pendant l'été dans la mer du Nord, pour nos pêcheurs, et en hiver, à visiter les rives malsaines du Rio-Nunez, sur la côte d'Afrique, pour protéger l'établissement d'un comptoir que M. De Cock, de Gand, et quelques autres hommes d'initiative, industriels et négociants, cherchèrent à y fonder.

Ce qu'il faut de temps, de patience, de courage, d'efforts de tous genres, d'intelligence pour former des équipages de navires de guerre, un personnel apte à tout, capable de remplir sa mission en toutes circonstances, ne peut se décrire, se définir. Le matériel, les bâtiments ne sont rien; l'esprit d'ordre, de discipline, la sévérité sont tout. L'Angleterre doit peut-être autant à Jervis, qui réforma la flotte, qu'à Nelson, qui la fit briller. Avant tout pour créer une marine et en général pour réussir dans les diverses entreprises, il faut des hom-

mes; les navires se font vite, s'achètent aisément; pour qui est apte à les faire valoir, les capitaux, le matériel se trouvent bientôt; mais une collectivité d'hommes capables à tous les degrés est une merveille rare, qui résulte du travail constant de générations successives, favorisées dans leur développement par le hasard, ou plutôt par la providence. Au moment où le brick *Duc de Brabant* fut désarmé, la Belgique était sur le point d'avoir cette merveille. Un noyau composé d'officiers et de sous-officiers ayant servi dans la marine hollandaise, d'habiles officiers de la marine de commerce, d'aspirants instruits, habitués à une vie rude, prêts à tout, et plusieurs centaines de matelots dressés par ce noyau constituaient des éléments précieux de succès, non-seulement pour coopérer à la défense nationale, mais pour ouvrir nos horizons, inspirer à la jeunesse le goût des entreprises lointaines, servir de guide dans ces entreprises, ouvrir des débouchés directs par l'émigration, étendre notre instruction, assurer notre prospérité matérielle, notre avenir. Plus tard, au réarmement du brick, en 1853, les efforts tentés pour créer une marine, pour reconstituer ces éléments, n'aboutirent qu'à une chose, à démontrer que nous ne possédions plus la sévérité indispensable pour réussir à former les germes d'une semblable création.

M. le capitaine-lieutenant de vaisseau Schokeel représentait, inculquait à un haut degré la sévérité. Mais il avait ses faiblesses. Tout homme omnipotent est porté au despotisme. Heureusement, il se trouvait contenu par sa rivalité avec M. Lahure,

chef de la marine, à Bruxelles. M. Sadoine et moi, nous étions à peine de quelques jours à Ostende, que nous en eûmes la preuve. Appelé à bord du *Duc de Brabant*, pour y faire exécuter certaines réparations, cet ingénieur du génie maritime se présente en costume bourgeois. De ce fait, il est mis aux arrêts. Il se récrie, prétend qu'il n'est pas plus sous les ordres de M. Schokeel, commandant du brick, que sous ceux de M. Eykholt, chef des paquebots. Je le décide à recourir à M. Lahure, à demander un conseil de guerre, pour faire examiner, déterminer ses attributions. On répond à sa demande en cassant ses arrêts.

Outre le service des dépêches sur Douvres, qui se faisait de nuit, nous accomplissions, pendant l'été, un certain nombre de voyages de jour, sur Ramsgate, d'où nous ne revenions que le lendemain, ce qui nous permettait de passer quelques heures agréablement, au milieu du monde des baigneurs, qui y sont beaucoup plus nombreux qu'à Douvres.

Plusieurs fois, dans des voyages extras, nous eûmes la Reine à bord.

La reine Louise était très décidée.

Un matin qu'elle était arrivée de Bruxelles trop tôt pour pouvoir partir, qu'il fallait attendre une heure ou deux encore pour sortir du port, elle dit à haute voix de notre pont aux autorités civiles et militaires d'Ostende, qui restaient stationner sur le quai : « Messieurs, vous ne devez pas pâtir plus

longtemps de ce qu'on m'a forcée d'être plus matinale qu'il ne fallait, je vous remercie, ne restez pas d'avantage, je vous prie. »

Ces reproches piquants quoique indirects de la Reine, s'adressaient à M. Lahure, notre chef, présent sur le pont. Sans se renseigner par le télégraphe, sur l'état du port, les circonstances météorologiques du moment, notre directeur avait calculé théoriquement l'heure du départ et s'était complètement fourvoyé.

Un autre jour, à l'arrivée de notre steamer, *la Ville de Bruges*, en rade de Douvres, comme il fallait attendre une demie-heure au moins pour pouvoir entrer au port, et que les autorités de Douvres, qui étaient venues saluer la Reine à bord, l'engageaient à patienter, elle remarqua que le canot était prêt pour elle et s'y élança presque aussitôt.

La Reine était pleine de cœur; elle ne voulait pas faire languir ceux des siens qui l'attendaient au quai.

Souvent elle allait les visiter en Angleterre.

Je remplissais les fonctions de commandant depuis quelque temps, M. Hoed remplissant celles de chef supérieur, en l'absence de M. Eykholt qui se trouvait en traitement à Grammont, lorsqu'un beau matin, vers 5 heures, à l'arrivée de notre bâtiment à Ostende, je trouve au quai M. Lahure, qui m'annonce ma nomination d'enseigne de vaisseau et en même temps que je dois repartir pour Douvres immédiatement avec la Reine.

Une autre fois que je commandais également en service ordinaire, le courrier m'avertit au moment

du départ que le prince de Joinville, sa femme et leur suite sont au nombre des passagers. Je lui demande si quelque autorité l'a chargé de me faire cette communication. Il me répond que non. Nous partons. C'était peu après le coucher du soleil, par mer descendante, dans les jours les plus longs. Je donne la route, descends de la passerelle, vais m'assurer sans en avoir l'air que la cabine où se trouve la princesse est bien en ordre, et remonte sur le pont où le prince m'adresse la parole, pour me questionner sur la route suivie, en gardant l'incognito. Je lui réponds poliment comme à tout passager. Nous causons. Il m'offre un cigare, que j'accepte et j'allume au sien. Nous voilà lancés. Nous parlons voyages, de la marine française, des navires et des officiers de cette marine que j'ai rencontrés aux Indes et que mon interlocuteur connaît également. Notre conversation est si technique et si animée qu'à la fin je me vois en quelque sorte forcé de dire au prince : « Je vois, Monsieur, que vous avez beaucoup navigué, » et lui, de me répondre : « en effet, je suis du métier. »

Le prince amena la conversation sur l'affaire de Rio-Nunez, qui venait d'avoir lieu et à laquelle la *Louise-Marie* avait pris une part brillante. Il en connaissait les détails beaucoup mieux que moi ; je fus heureux d'apprendre de lui combien l'état-major et l'équipage de notre goëlette s'étaient distingués, la bonne opinion que, par suite, la marine française avait conçue de nous.

Rappelons en deux mots cette affaire du Rio-Nunez, où la *Louise-Marie* et un navire marchand belge,

l'Emma, capitaine Witteveen, joignirent leur action à celle de navires de guerre français, pour avoir raison de populations qui avaient pillé notre factorerie et la leur. La *Louise-Marie* tint la tête de la colonne, et fut assaillie par un feu assez vif des deux rives. Elle y répondit vaillamment et lança sa compagnie de débarquement qui, avec celles des bâtiments français, s'emparèrent des points importants. L'un de ses officiers, M. Dufour, reçut dans la tête une balle, qu'il vomit quelques jours plus tard. La belle conduite du commandant Van Haverbeke lui valut des témoignages éclatants de satisfaction de la part des négociants européens et du gouvernement français. Cela n'empêcha pas M. Coomans de continuer ses lazzis sur nos coquilles de noix.

Un peu avant d'arriver à Douvres, le jour commençant à poindre, je montrai au prince, sur la plage, une légère ligne noire de roches qui soriaient de la mer, indication certaine qu'il n'y avait pas assez d'eau dans le port pour accoster le quai. J'espérais bien toutefois pouvoir entrer quand même, de manière à échouer mon navire momentanément au milieu du port, ce qui permettrait aux passagers de débarquer facilement, et près de la gare.

En effet, ma manœuvre s'exécute de tous points.

Au moment où les lamaners du port accostent le bord avec leurs embarcations pour prendre les dépêches, les bagages et les passagers, le désir de me conduire galamment me porte à offrir la première embarcation au prince et à sa suite exclusivement. Je m'avance donc vers lui et, trahissant son incognito : « Monseigneur, lui dis-je, si vous

désirez un canot particulier pour débarquer, le premier est à votre disposition. » Le prince se découvre aussi, me remercie en riant, et ajoute qu'il accepte l'offre volontiers. Mais certain passager réclame, prétend qu'il a le droit de débarquer aussitôt que lui. Je réponds à cet entêté qu'il sera satisfait. Sur ce, il descend dans le canot. D'un signe, je demande aux lamaneurs de filer ce canot derrière jusqu'après le départ de celui où le prince et sa suite s'embarquent. Ces hommes m'obéissent. Pendant cette scène, le récalcitrant, heureusement, est contenu par l'attitude des autres passagers. Il ne dit mot. Le tout se passe pour le mieux.

Parmi les passagers peu ordinaires, nous n'avions pas que des princes à bord, dans cette mémorable année 1848, la grande majorité était composée de proscrits et de pauvres diables dont le dénûment nous obligeait parfois de les secourir personnellement.

Au nombre des proscrits, se trouva Louis Blanc.

Il vint à bord accompagné par un colonel d'état-major, Polonais au service de la Belgique, qui, pour ce fait, fut disgracié. La peur souvent rend injuste, cruel. Ce colonel avait été l'objet d'égards particuliers, à Paris, de la part de Louis Blanc, à la suite de circonstances complètement étrangères à la politique, et se croyait tenu de lui montrer de la reconnaissance. Si je suis bien renseigné, l'accomplissement de ce devoir brisa sa carrière.

Louis Blanc garda à bord une attitude réservée.

Je ne fis aucune tentative, voyant cette attitude, pour lui faire rompre son mutisme. Cependant j'eus l'occasion de mettre ma cabine et ce qu'il faut pour écrire à sa disposition, de l'obliger.

Petit de taille, les cheveux longs, la barbe toute rasée, l'aspect d'un enfant plutôt que d'un homme, la tête intelligente cependant et les yeux d'une grande douceur, très beaux, tel était l'écrivain qui, par son *Histoire de dix ans*, contribua plus que tout autre à miner le trône de Louis-Philippe. A la chute de celui-ci, ses publications sur l'organisation du travail le firent charger du soin d'occuper la classe ouvrière de Paris ; il créa ainsi les ateliers nationaux et prépara les lugubres journées de juin.

Louis Blanc et Proudhon ont été les grands démolisseurs de notre temps. Aujourd'hui Louis Blanc est devenu conciliant. Mais rien ne fait pressentir qu'il conserverait cet esprit de modération, si son parti devenait triomphant. Malgré la hauteur de ses aspirations, il reste un homme dangereux. Les novateurs sont toujours dangereux quand la réforme qu'ils poursuivent n'a pas pour objet la justice, de produire l'apaisement à l'aide de sacrifices réciproques obtenus par l'application rigoureuse d'un devoir sévère pour tous indistinctement, devoir qu'enseigne seule la régénération du sentiment religieux, le retour à la simplicité par la foi.

Quelques jours après, nous eûmes le prince Louis Napoléon à bord. Un employé du South-Eastern railway nous en informa, vers minuit, au moment de quitter Douvres. M. Hoed et moi, nous attachions peu d'importance au personnage, que

nous ne connaissions guères que par ses équipées de Boulogne et de Strasbourg, des actes de folie. A peine en mer, M. de Persigny, qui l'accompagnait, se couche sur un des bancs qui longent la chaudière, sur le pont, où il se fait amarrer pour ne pas tomber par le roulis. Le futur empereur, lui, se promène seul d'un air pensif, comme un marin. Il vient à moi, me questionne sur l'heure de l'arrivée, le temps, la route, puis amène la conversation sur la situation de notre pays, sur le paupérisme des Flandres, les crises alimentaires qui viennent d'avoir lieu. A mon tour, je le sonde en lui parlant de Louis Blanc que nous venons de conduire en Angleterre, et de la question sociale soulevée par les publications de cet écrivain. Le prince prend franchement la défense de Louis Blanc, dit qu'il n'était pas prêt à mettre ses idées en pratique sur une vaste échelle, lorsque les événements le mirent en demeure d'agir. Nous causons socialisme. La piètre idée que j'avais de la capacité du prétendant s'évanouit aux premiers mots d'un entretien qu'il conduit habilement, en l'interrompant de temps en temps pour le reprendre bientôt avec beaucoup de tact.

Pendant ces interruptions, le prince continue sa promenade sur le pont. Je l'examine avec attention. Il a l'air d'un viveur, déjà usé, peu distingué. Les jambes grêles et courtes semblent plier sous le poids du buste, qui est assez puissant. Son accent étranger quoique très prononcé est difficilement définissable. Il a l'air d'un penseur, d'un rêveur, de poursuivre quelque château en Espagne. La tête inclinée vers l'épaule droite, semble plier sous le poids du

travail qui s'opère en elle. A de certains moments, les yeux ont une expression singulière, où l'intelligence brille, mais une intelligence qui inspire peu de confiance, peu de sympathie.

Plus tard, je réfléchis à cette conversation et pensai que Louis-Napoléon prit plaisir à la prolonger parce qu'il voyait ainsi se dissiper en moi les préventions semées chez tous par ses actes de folie ; pour se relever, il saisissait avec empressement, sans doute, chaque occasion de faire preuve de capacité.

Nous l'eûmes une autre fois à bord, dans une traversée de Douvres à Ostende. Il venait d'être nommé député et se rendait probablement à l'Assemblée constituante. Cette fois, il se cacha, pour ainsi dire. Étendu sur un matelas-canapé, dans la chambre des passagers de 1^{re} classe, il ne bougea pas de toute la nuit. Arrivés à Ostende, il fut si pressé de débarquer qu'il voulut malgré le commandant monter sur la passerelle, pour de là descendre à terre, l'escalier de débarquement ne se plaçant pas assez tôt à son gré. Mais le commandant tint bon. Le prince fut obligé de descendre, de patienter comme chacun.

Si dans un récit tracé longtemps après coup, il est difficile de présenter les détails avec une complète exactitude, on peut toujours, lorsqu'on est sincère, reproduire l'aspect, la physionomie des hommes et des choses ; cette fidélité suffit et nous croyons la posséder.

Par suite de je ne sais plus quelle circonstance, M. Hoed dut quitter notre navire, la *Ville de Bruges*,

pour prendre le commandement du *Chemin de fer*, la plus rapide des trois malles-poste ; je demandai à le suivre, ce qui me fut accordé immédiatement.

Le désarmement du *Duc de Brabant* et de nos canonnières, qui eut lieu aussitôt que les frayeurs occasionnées par les événements de 1848 furent dissipées, porta quelques-uns de mes camarades à accepter les offres qui leur étaient faites d'entrer dans la marine fédérale allemande, en voie de formation alors et pour laquelle presque tous les États de l'Allemagne montraient de grandes sympathies. Faire partie d'une marine à l'abri des lésineries misérables, des points de vue étroits, destructifs de toute condition d'ordre, de dignité, de valeur ; obtenir immédiatement un grade d'avancement, le commandement d'une corvette à vapeur, l'objet de nos rêves, de notre idéal, — voilà ce qui nous était offert. Quelques-uns de nos officiers les plus distingués acceptèrent ces propositions ; placés en disponibilité par suppression d'emploi, ils donnèrent leur démission. En première ligne, je citerai M. Pougin, aujourd'hui planteur à Porto-Rico, qui fut le chef d'état-major de l'amiral allemand ; puis MM. Oscar et Thémistocle Ducolombier, Tack, Tratsaert, Smith. M. Fix, de notre marine marchande, actuellement colonel au service des États-Unis, entra avec le grade d'enseigne, et mes camarades, tous enseignes comme moi, avec celui de lieutenant de vaisseau. Je fus sur le point de les suivre, de vaincre ma répugnance à servir l'étranger, d'écouter les instances

de M. Oscar Ducolombier, qui m'écrivait, le 5 septembre 1849, de ne pas perdre une minute ni M. Michel non plus. Mais M. Michel hésita, son hésitation me retint. Plus tard, ce fut lui qui se décida et moi qui hésitai. Nous voulions quitter ensemble. N'y parvenant pas, nous restâmes l'un et l'autre, tout en reconnaissant la justesse du raisonnement de M. Ducolombier : « Si le gouvernement nous laisse partir, disait-il, c'est qu'il ne veut rien faire pour la marine ; mieux vaut, dans ce cas, prendre du service, même en Russie, que de subir le sort qui nous attend en Belgique. »

Nos camarades firent bien de quitter, et nous, de rester. En effet, peu de temps après sa formation, la marine fédérale allemande fut licenciée, principalement à cause de l'antagonisme qui existait entre l'Autriche et la Prusse, mais ses officiers furent tous pensionnés. D'un autre côté, le départ de ces messieurs pour l'Allemagne permit à plusieurs des officiers restants d'avoir de l'avancement, de patienter.

La vie dure à laquelle m'avaient habitué mes années passées à l'école militaire et les privations, les fatigues, les ennuis de longs voyages, firent que j'éprouvai une véritable satisfaction d'être employé au service des malles-poste. A Ostende et à Douvres, tout me souriait, et la mer me donnait de temps en temps les secousses nécessaires pour me retremper par une bonne diversion. M. Sadoine, plus habitué que moi au monde, m'avait lancé, comme on dit, quand il se maria. Pendant la saison des bains, je faisais mille connaissances et trouvais mille agréments. C'est tout simple. A cette époque, le nombre

des baigneurs n'était pas aussi considérable qu'à présent. Chacun savait qui j'étais et prenait plaisir à me connaître. Un grand canot acheté en Angleterre pour faire le service des dépêches et des passagers en rade, et gréé par nous, m'avait rendu passionné pour les courses en mer. Ne prenant ordinairement que deux matelots avec moi, je ne pouvais pas manier ce canot par calme, à l'aviron ; je ne m'en servais donc que quand la brise était bonne, permettait de faire, à la voile, beaucoup de chemin. J'allais souvent seul en mer. Quand les étrangers formant le monde des bains s'aperçurent du plaisir que je prenais ainsi, plusieurs demandèrent de m'accompagner. Je fis de cette manière la connaissance d'une foule de personnes de positions sociales les plus diverses ; parfois se trouvaient ensemble à bord des gens de milieux les plus différents ; loin d'en être gênés, offusqués, ils étaient généralement charmés de l'occasion piquante qui leur permettait de se connaître, sans se lier. M. Alphonse Perier, honorable négociant, homme charmant, avait mes goûts. Nous nous liâmes ensemble intimement. J'avais en outre quelques bonnes relations parmi les Ostendais et les officiers de la garnison. L'hiver aussi se passait agréablement.

La plupart de mes camarades de la marine au service des malles-poste étaient mariés ; j'étais reçu chez eux presque familièrement. Non seulement ces dames de la marine, comme on les désignait, étaient toutes femmes du monde, mais encore comme elles appartenaient à des nationalités différentes, il y avait dans nos petites réunions absence complète de

cet esprit banal qu'on observe assez souvent dans les petites localités, de cet exclusivisme étroit qui se remarque chez les personnes ayant peu vu, peu voyagé.

Nous fêtons le jour des Rois de 1850 chez M^{me} Picard. La fêve m'échoit, mais je prétends ne m'exécuter, offrir le vin chaud de rigueur que si l'on consent à venir le prendre chez moi. Excitées par mon défi, ces dames protestent qu'elles se rendront à mon invitation. Pour que les convenances soient observées, madame la baronne Le Cordier consent à faire les honneurs de la soirée. A cette époque, j'étais bien logé, à côté du palais, rue Longue, chez M. Scorsery, où j'occupais le rez-de-chaussée; je pouvais recevoir presque une centaine de personnes. La fête, car c'en est une, prend peu à peu des proportions que je n'avais pas prévues. Le restaurateur Lantoine, un véritable artiste, se charge de fournir les rafraichissements à un prix raisonnable, et il s'en acquitte parfaitement. Le jeu, la musique, la danse, le tir d'une tombola organisée au profit des pauvres et qui rapporte plusieurs centaines de francs, ont émoustillé mes invités. Parmi eux, outre M^{mes} Eyckholdt, Sadoine, Van Schoubroeck, Picard et Le Cordier, de la marine, on remarque rivalisant avec elles de jeunes et gracieuses femmes de la société ostendaise, jusqu'à de jolies miss chaperonnées par M^{me} Cass, la femme de l'agent anglais des malles-poste, et surtout quelques officiers de la *Louise-Marie*, les vainqueurs du Rio-Nunez.

C'est ici le lieu de remercier toutes ces personnes

d'Ostende ou habitant Ostende dont je reçus tant d'amabilités pendant les années que je passai parmi elles et qui furent les plus belles de ma vie. Je saisis cette occasion avec empressement.

Ce qui nous manquait à Ostende, la nature pittoresque, agreste, la belle végétation, nous le rencontrions à Douvres, dont nous parcourions, nous admirions les environs avec une sorte d'avidité. Ces circonstances où je me trouvai et l'avantage de pouvoir causer avec de grands personnages étaient favorables à mon développement. Aussi j'acquis bientôt une grande facilité en toutes choses, que je perdis plus tard, quand les circonstances changèrent.

Parmi les personnages que nous eûmes à bord, il faut placer en première ligne les membres de la famille d'Orléans et leur suite, composée de gens illustres ou distingués. Au nombre de ces derniers, je citerai le docteur Gueneau de Mussy, qui non seulement accompagnait toujours la reine Amélie dans ses voyages, mais encore venait souvent en Belgique pour s'assurer par lui-même de l'état de santé de notre reine Louise, qui s'empirait graduellement. Quand elle fut vers sa fin, toute la famille d'Orléans s'embarqua à notre bord, à Ramsgate, mais par suite d'une dépêche, la duchesse dut débarquer subitement. La reine Amélie nous adressa gravement, d'une voix ferme, quelques mots bien sentis. « En mettant le pied sur votre bâtiment, dit-elle, il me semble que je me rapproche de mon

pays, que je suis presque sous le pavillon français. » On dut attendre pour partir que la marée eût monté suffisamment. La nuit survint. La route à suivre en quittant Ramsgate pour Ostende, par mer presque basse, n'est pas facile, dans l'obscurité ; il faut passer entre des bouées très rapprochées l'une de l'autre et marcher rapidement, afin de combattre l'action du courant, très fort en cet endroit. Le commandant Hoed avait bien pris ses précautions, bien déterminé d'avance ses points de repère sur les feux du port, pour pouvoir donner dans la passe et gouverner habilement. Cependant nous nous heurtons contre une des bouées mais sans éprouver aucun mal. Comprenant parfaitement la difficulté de la manœuvre, sans avoir besoin de se renseigner à ce sujet, le prince de Joinville suit d'un œil attentif tous les mouvements. Lorsque la bouée frappe le bord, il descend immédiatement dans le compartiment de la machine pour s'informer s'il n'y a pas d'avaries.

Quelques jours après, la reine allant plus mal, la duchesse d'Orléans, dont le gouvernement français redoutait la présence en Belgique, put enfin venir la voir, l'assister aussi dans ses derniers moments.

L'heure fatale sonnée, le 11 octobre 1830, la duchesse dut repartir pour l'Angleterre le soir même. Elle s'embarqua à notre bord. Tous les princes d'Orléans et les grands seigneurs de leur suite l'accompagnaient. Quand elle prit congé d'eux, au moment de quitter le port, elle leur adressa quelques paroles éloquentes, à voix haute, à cause sans doute de la surdité du prince de Joinville, paroles dont

voici le sens : « Plus nous sommes frappés, plus il nous faut serrer nos rangs. C'est maintenant autour de la reine, de notre mère, que nous devons nous rallier, concentrer nos forces. »

Mais la reine Amélie n'avait besoin de l'aide de personne pour supporter le nouveau coup qui la frappait. Puisant dans ses sentiments religieux la force d'âme nécessaire pour consoler les siens, le lendemain du décès, elle alla avec eux à l'église s'incliner devant la volonté du Tout-Puissant.

La duchesse d'Orléans était une femme remarquable, une femme d'esprit et de cœur ; néanmoins il lui arrivait de commettre de petites maladresses, bien naturelles d'ailleurs, la hauteur où elle se trouvait placée l'empêchant de pouvoir juger les hommes et les choses de près. Dans un voyage spécial que nous fîmes pour la mener en Angleterre, à peine sortis d'Ostende, peu après le coucher du soleil, le commandant étant sur la passerelle et moi surveillant le gouvernail, — nous suivions les passes de l'intérieur des bancs jusque passé Dunkerke, afin d'avoir la mer belle, — la duchesse m'interrogea ; presque à brûle-pourpoint, elle me demanda de lui conter mes voyages. Mon embarras fut grand. Je balbutiai et lui dis en peu de mots où j'avais été. Ce n'était pas là, certes, la réponse qu'elle attendait. Entourée de gens d'esprit, de causeurs aimables, habitués de lui composer une sorte de cour, elle s'était imaginée que je leur ressemblais. S'apercevant de sa méprise, que je m'occupais sérieusement de ma besogne, elle me demanda un peu plus tard, lorsque nous fûmes en pleine mer, de vouloir bien

donner quelques indications sur cette besogne, sur les circonstances de navigation où nous nous trouvions, les feux de la côte, les constellations du ciel, à ses enfants, le comte de Paris et le duc de Chartres. Placé sur mon terrain, je fis de mon mieux. « Remerciez monsieur l'officier, » dit-elle aux princes en quittant le bord. Tous deux s'avancèrent alors et me serrèrent la main.

Ces voyages nombreux que nous fîmes pour la famille d'Orléans, produisirent un bien, ils dissipèrent les préventions du roi à notre égard. Quand la reine Louise allait en Angleterre, c'était toujours par navire belge ; le roi au contraire employait des steamers anglais. La grande confiance que nous inspirâmes au prince de Joinville, ramena probablement le roi à d'autres sentiments. Il prit plaisir à naviguer avec nous, et, pendant la saison des bains, à faire des promenades en mer sur nos malles-poste, moins par agrément personnel peut-être que pour aguerrir ses enfants, et nous témoigner des sympathies. Le roi dans ces promenades se tenait devant, et montrait un certain laisser-aller qu'il n'avait pas dans d'autres circonstances, quand il faisait le trajet entre la Belgique et l'Angleterre. La princesse Charlotte courait autour de lui, l'égayait ; c'était une charmante enfant. Nos princes déjà étaient réservés avec leur père, mais ils jouaient avec leur sœur très plaisamment.

Une seule famille de Bruxelles, celle de M. Deby, bourgmestre de Laeken, dans laquelle j'étais ac-

cueilli avec affabilité, me fit faire la connaissance de presque toute la colonie allemande et anglaise des bains d'Ostende. Un jour, à la demande de M^{me} Deby, j'organisai une partie en mer. Il y avait à bord une trentaine de dames et de messieurs que je ne connaissais pas. Ils furent enchantés et me donnèrent un dîner. Par eux, je fus lancé peu à peu, au point que pour répondre à des invitations aussi nombreuses que réitérées, j'aurais dû aller passer un an ou deux en Allemagne, à Berlin, Vienne, Munich, dans ces familles riches autant qu'aimables, parmi lesquelles je citerai les Gompertz, Todesco, Lichsterstein et d'Eichtal.

Jeune, gracieuse, charmante, la comtesse de Lichsterstein cependant était souffrante, elle se faisait traîner dans une petite voiture. C'était en 1848. J'avais trop de causes de distractions pour lui prêter une attention particulière. L'année suivante, elle revient aux bains. Je la reconnais à sa petite voiture et m'empresse de m'informer de sa santé, de celle des siens. Ma question lui arrache des larmes; elle m'apprend que deux de ses frères qui l'accompagnaient l'année précédente sont morts du choléra. Je suis tout interdit et touché profondément. En peu de temps chacun se sent comme moi attiré vers cette femme distinguée, M^{me} de Lichsterstein devient le centre d'attraction commun, c'est à qui fera partie du cercle qui toujours se forme autour d'elle et pour lequel madame Todesco, sa sœur, a mille prévenances, dans l'intérêt de sa chère malade.

Au milieu de tous ces gens riches à millions, je

n'étais nullement gêné; j'étais trop affairé pour pouvoir rester longtemps dans une même société. Pendant une seule journée je me trouvais ordinairement jeté dans une série de cercles différents; cela m'occupait au point de ne pas trouver le temps, en sortant de chez moi à huit heures du matin, de rentrer le soir pour changer de vêtements. Par M. Sadoine, je fis la connaissance de M. Couderc et d'artistes qui, pour leur agrément, nous accompagnèrent plusieurs fois dans nos voyages en Angleterre. Par M. Georges Cabel, avec qui j'avais été lié pendant qu'il était élève du Conservatoire et moi de l'école militaire, je fis celle de sa femme dont le talent était alors dans tout son éclat, et des autres artistes du théâtre Lyrique, qui revenaient d'une campagne à Londres. D'autre part, M. Stas, mon ancien professeur à l'école militaire, m'introduisit dans son milieu à lui, formé d'hommes remarquables appartenant aux sphères officielles et au monde savant. Parmi ces célébrités deux personnages me frappèrent surtout, le général l'Olivier et le chimiste Liebig. Tout d'abord, aucune ressemblance ne se présentait dans leurs physionomies, mais en y regardant de près, on apercevait dans leurs traits le même caractère, la simplicité, le signe de la supériorité.

En 1848, je fis mon premier voyage à Londres, où la malle-poste, le *Chemin de fer*, était alors en réparation. Je partis singulièrement. J'accompagnais à la station de Douvres, avec mon commandant, M. Sadoine et le commandant Roose qui allaient ensemble passer à Londres quelques jours, à l'invitation de MM. Clays et Picard, officiers du navire en

réparation. Tout à coup une exclamation m'échappe :
« Que vous êtes heureux d'aller voir Londres ! — Rien ne t'empêche de venir avec nous, adresse-toi à ton commandant. — Commandant.... — Allez seulement, j'arrangerai cette affaire avec le chef supérieur. » Me voilà parti pour la grande cité, sans linge et sans argent.

Les occasions d'y retourner se multiplièrent bientôt, au point de m'entraîner dans des dépenses qui me causèrent beaucoup de gêne.

Je souffris cruellement plus tard de cette légèreté mais j'acquis par elle des notions précieuses du monde, et commençai à me former dans l'étude de l'art, des merveilles des diverses civilisations.

La facilité et la hardiesse naissent du succès, et le succès arrive presque toujours par l'effet du hasard, ou si l'on veut, providentiellement, au moment où on s'y attend le moins.

La facilité avec laquelle je faisais mon service, j'accomplissais dans ce service des tours de force, était extraordinaire. Il en était de même de la manière dont j'entrais en rapport avec toute espèce de sommités. Partout j'étais à l'aise, apprécié.

Par temps de brume, épais, et dernière eau, j'arrivais avec mon navire à Ostende à toute vapeur, faisant 34 tours de roue, je passais ainsi le Stroombank, qui se révélait en me refusant en quelque sorte de passer, j'entrais dans le port quand même, en perdant à peine quelques minutes pour attérir.

Un jour, je sortis du port de Douvres, en partant du quai le plus proche de la station, sans employer de amarres, au risque de me casser le nez.

Je dois rendre cette justice à mon commandant, M. Hoed, que, sans recourir à de pareilles audaces, il innovait continuellement et contribua beaucoup à me former par ses bons exemples.

Certains avertissements me rendirent ensuite prudent sans m'enlever de ma hardiesse. Plus tard, quand je pris le commandement du *Rubis*, au lieu d'avertissements, j'éprouvai une suite de petits accidents dans lesquels se montrait évidemment la main de la fatalité, accidents qui m'enlevèrent à la longue mon initiative et parfois mon habileté.

Dans un voyage où je commandais en l'absence de M. Hoed, les vents qui depuis cinq à six semaines avaient soufflé de la partie de l'Ouest, sautent subitement à l'Est, le soir, vers 9 heures. Aussitôt les navires réfugiés en rade des Dunes lèvent l'ancre tous à la fois, ce qui m'oblige, vers minuit, de traverser leur flottille à rangs serrés. Après avoir recommandé à M. Baptiste Hoyaux, le mécanicien, de conserver toujours bien la machine maniable, de ne pas forcer, je me décide à passer entre deux feux de navires qui paraissent plus distants l'un de l'autre que les autres feux. Au moment où je donne dans l'espace qui les sépare, un feu se montre au milieu de l'intervalle ; j'abats sur tribord et cherche un autre espace pour passer. Mais là aussi j'éprouve la même mésaventure. J'abats encore. Me voici courant presque avec la flottille, vers le Sud-Ouest. Tout à coup un grand trois-mâts qui louvoyait et qui n'avait pas de feux, (à cette époque, les feux fixes à bord n'étaient pas encore de rigueur, en usage) me prend par le travers. Tous mes hommes, de crier : « Arrêtez ! »

et moi, de tonner : « Non, n'arrête pas ! » M. Hoyaux, heureusement, ne bouge pas, nous avançons le trois-mâts, dont le bout-dehors et la martingale de beaupré passent si près des hommes de notre gouvernail, qu'ils sont forcés de baisser la tête. — Quand une demi-heure après, je descendis de la passerelle, je trouvai notre maître d'équipage, M. Glabeke, ce vieux loup de mer, tout tremblant encore d'émotion.

A cette époque, la jetée qui abrite aujourd'hui le port de Douvres n'existait pas, l'entrée par mauvais temps était difficile et même dangereuse. Nous fûmes un jour témoins, M. Hoed et moi, d'un grave accident qui arriva à l'une des malles-poste anglaises, le *Vivid*. Ce navire, nouvellement construit, avait des qualités, des formes, une rapidité qui en faisaient un objet d'admiration générale. Commandé par le capitaine Smithed, habile et hardi marin, il accomplissait des traversées beaucoup plus courtes que les nôtres. Cette fois, en moins de 6 heures, il revenait d'Ostende, par un mauvais temps du Sud-Ouest, contre marée. La mer était grosse; l'eau fortement baissée, permettait à peine au navire de gouverner entre les jetées. Néanmoins on hissa le signal d'entrer. Ce fut une faute. A ce signal, le capitaine Smithed remplit vaillamment son devoir. Le *Vivid* s'approche en manœuvrant d'une manière irréprochable. Au moment de donner dedans, il reçoit une lame sur sa hanche de babord, vient au vent par une embardée énorme, se lève, s'élance sur le môle où nous sommes et dont tout le monde fuit en désordre; il abat cependant, mais le courant et le vent le drossent, le jettent sur l'autre môle avec

fracas. L'arbre des roues est brisé. Le *Vivid* est désemparé. Il dérive en mer. Un remorqueur vient le prendre pour le conduire dans la rade des Dunes, où il va débarquer sa malle et ses passagers.

Cet accident ne fit pas le moindre tort à la réputation du capitaine Smithed. Les Anglais ont le rare mérite de rendre hommage au courage malheureux.

Pour bien connaître son pays, il faut en avoir vu d'autres et de près, avoir séjourné à l'étranger. Ce n'est que par la comparaison qu'on parvient à se faire une idée exacte des hommes et des choses au milieu desquels se passe la vie. Jusqu'ici j'avais trop peu séjourné à l'étranger pour pouvoir établir ces comparaisons profitables. Mes voyages nombreux et réguliers en Angleterre, les relations que j'y nouai avec quelques familles, avec celle de M. Ellis, beau-frère de M^{me} Deby, entre autres, et les fréquents congés que j'allai passer à Londres m'initèrent peu à peu aux mœurs et aux usages si différents des nôtres de la vie anglaise. La satisfaction que j'en éprouvai était bien naturelle. Comment un marin ne s'éprendrait-il pas d'un peuple épris lui-même de la marine, à horizons vastes, étendant chaque jour davantage sa sphère d'action, ses relations commerciales, par cette industrie maritime, la principale cause de sa grandeur ? Les peuples appelés par leur situation topographique à lutter contre les éléments, avec l'Océan, le peuple anglais et le peuple hollandais, se distinguent par le caractère. Ce n'est pas seulement la perfection dans les choses

de notre métier que nous admirions en Angleterre; la beauté du pays, si pittoresque, d'une végétation si élégante; le confort qui se remarque, même dans la maison de l'ouvrier; les progrès réalisés en agriculture, dans la grande culture; une certaine élévation dans les manières et l'objectif de chacun, résultat de l'immensité du champ d'action de l'activité nationale, surtout l'absence de vulgarité, de trivialité, voilà ce qui nous captivait, nous séduisait.

Certes, d'autres peuples, plus humbles, sont par cela même plus susceptibles de grandeur, mais il n'en est pas qui aient plus de cachet, de distinction que le peuple anglais. En 1848, quand je commençai de naviguer sur nos paquebots, il existait une certaine morgue vis-à-vis des étrangers, qui avait quelque chose de blessant; la Belgique était alors presque inconnue encore du public anglais; on nous prenait généralement pour des Français; souvent nous reçûmes ainsi des injures plus ou moins déguisées, qui n'étaient pas à notre adresse. Cette malveillance ne tarda pas à disparaître. Par sa politique habile, la poursuite de l'alliance anglaise, Louis-Napoléon, le prince-président, conquit toutes les sympathies, les sympathies des hommes d'État d'abord, celles de la nation ensuite. Jamais on ne vit dans ce pays plus d'expansion, de sentiments généreux, de bienveillance calme et touchante envers les Français et tous les étrangers indistinctement, qu'à l'époque de la première exposition universelle, en 1854, un peu avant le coup d'État. Au mois de juillet où j'y passai quinze jours, Londres rayonnait d'animation, de bonheur, d'éclat. C'était

un véritable épanouissement. Quel luxe, quel élan et quel ordre ! Par l'acte du 2 décembre, la France baissa visiblement dans l'estime de l'Angleterre. Le parjure excita autant d'indignation Outre-Manche que chez nous. Cependant, à cause sans doute de l'intérêt national, le peuple anglais fit taire ses impressions ; mais il ne fallut rien moins que la guerre de Crimée pour lui permettre d'apprécier de nouveau la nation française.

Révolté comme tant d'autres par l'abomination dont Louis-Napoléon s'était rendu coupable, je contribuai autant que possible à le flétrir, en introduisant clandestinement en Angleterre, pour de là être expédiés en France, un grand nombre d'exemplaires du fameux *Bulletin français*, publication de MM. d'Haussonville et A. Thomas dont j'avais fait la connaissance à bord par l'entremise de M. Tardieu et qui, poursuivis plus tard pour délit de presse, à Bruxelles, furent acquittés, à notre honneur.

Le service des malles-poste contribua à faire naître l'affection plus sérieuse qu'on ne croit, dont le peuple anglais donna au nôtre de nombreuses marques dans ces dernières années. Modeste et difficile au début, ce service, pendant plus de vingt-cinq ans, progressa continuellement, au point d'étonner aujourd'hui, de nous valoir l'estime de tous ces nombreux voyageurs qui eurent l'occasion de l'apprécier. A Douvres, quoique bien vus de la population, nous eûmes longtemps à subir de petits froissements d'amour-propre de la part des employés du port qui toujours avantageaient leurs nationaux à notre détriment et même nous témoignaient par-

fois, de manières diverses et détournées, un certain dédain. Ce dédain s'affaiblit graduellement, particulièrement à partir du jour où le roi Léopold I^{er} fit exclusivement usage de nos navires pour ses voyages. Actuellement, il n'existe plus ; seulement les employés des administrations anglaises conservent l'habitude d'accorder le pas à leurs marins sur les nôtres, à l'occasion, ce qui est du reste assez naturel. Entre la ligne anglaise de Calais et la nôtre d'Ostende, il y a toujours rivalité, mais cette rivalité n'empêche pas de nous rendre justice.



DEUXIÈME PARTIE

Le brick *Duc de Brabant*, qui avait été désarmé en 1848, subit une réparation à Bruges en 1853, pour pouvoir reprendre la mer. Au mois d'août de cette année, il arrive à Ostende où je suis chargé de mettre en place son gréement. La première fois qu'on plaça, en 1846, ses hunes énormes, il y eut un accident qui occasionna la mort d'un homme. Je prends des précautions particulières pour effectuer la même opération, en suivant exactement les prescriptions de Costé, l'auteur français le plus estimé dans cette partie. Pour les prendre, je suis obligé de mettre à la raison le sous-officier qui m'est adjoint, et qui s'est trompé dans ses dispositions.

M. le capitaine-lieutenant de vaisseau Petit, chargé du commandement, s'embarque le premier après moi. Peu après, les officiers désignés pour l'état-major s'embarquent successivement. Puis l'équipage est formé; il se compose d'environ 90 hommes, nombre inférieur de 20 au chiffre voulu. Le *Duc de Brabant*, qui portait auparavant 20 caronades de 30, est armé maintenant de quelques canons-obusiers de 30 et de pièces de 12, trop longues,

dont la manœuvre se trouve entravée par les embarcations du pont. Construit sur les plans du brick français le *Cygne*, qui servait de type dans la marine de ce pays, notre navire possède les qualités de son modèle, il est fin voilier, malgré son apparence un peu épaisse. Sa haute mâture a bonne mine, seulement les proportions de son gréement n'étant pas tout à fait réglementaires, il paraît quelque peu étriqué, à l'œil exercé du marin.

L'état-major comprend, outre le commandant, M. Petit : MM. Roose, lieutenant de vaisseau de 1^{er} classe, 1^{er} officier ; Perlau, lieutenant de vaisseau de 2^e classe ; Sinkel, Van Schoubroek, enseignes de vaisseau ; Durant, chirurgien-major ; De Forchaux, aide-major ; Wolter, officier d'administration ; Masui, aspirant de 1^{re} classe, et Hardi, écrivain-comptable.

Les officiers combattants ont le pas sur les autres. MM. Roose, Perlau, Van Schoubroek et moi, nous avons nos chambres dans le carré ou salon commun. MM. Wolter, Durant et De Forchaux ont les leurs dans l'entrepont, logement de l'équipage où se trouvent aussi casés, dans le poste, MM. Masui et Hardi, qui font table à part. Le commandant a sa table à lui ; son logement se compose de deux pièces ; il est séparé du carré par l'escalier de l'arrière, qui nous est commun.

Ce pas que nous avons sur nos camarades du carré, est justifié par l'activité de nos fonctions. MM. Perlau, Van Schoubroek et moi, dans le port ou en rade, nous sommes de garde un jour sur trois, et, les deux autres, employés à toutes sortes de ser-

vices ; en mer, outre nos fonctions particulières, chacun commande sur le pont pendant 8 heures sur 24. M. Perlau est chargé de l'artillerie, de l'armement ; moi, du gréement, de la voilure, des vivres, des signaux ; M. Van Schoubroek des calculs et des observations, tâche dans laquelle il se trouve aidé par M. Masui. Quant au 1^{er} officier, M. Roose, sa responsabilité vis-à-vis du commandant s'étend à tout ; sa besogne est incessante ; il s'occupe de tout, sans enlever à aucun de nous ses attributions.

Un soir, pendant ma garde, je reçois l'ordre de remettre mon service à un autre officier et de m'embarquer, pour un voyage en Angleterre, à bord de la malle-poste le *Rubis*, commandée par M. Michel, à qui je dois pour cette fois servir de second. On m'avertit de prendre avec moi ma grande tenue. Le *Rubis* arrive à l'instant de Douvres, ramenant le roi, le duc et la duchesse, il doit repartir immédiatement avec ces derniers. Je n'y comprends rien. Tout s'explique bientôt. Après avoir reconduit le roi en Belgique, le duc et la duchesse désirent aller visiter Portsmouth, la flotte de Spithead, achever en quelque sorte leur voyage de noce.

Nous partons.

M. Michel commande pendant le premier quart, et moi pendant le second. La nuit est superbe ; seulement, au petit jour, le temps devient légèrement brumeux.

Vers 3 heures, alors que tout est bien tranquille à bord et que j'observe notre marche d'après les feux de la côte, je vois apparaître au capotin de l'arrière le duc, qui semble chercher quelqu'un avec hésita-

tion. Je m'approche.—M. Sinkel, je cherche quelqu'un qui puisse m'aider? — Je suis à vos ordres, Monseigneur. — Voici ce dont il s'agit : la duchesse désire descendre de son hamac, qu'il faut décrocher. — Des gens de garde, je crois être le plus propre à cet effet. — Descendez donc, je vous prie, je vais vous présenter.

La présentation faite, la duchesse se met à rire, et nous, à l'ouvrage. Le hamac est décroché, puis il est déposé avec son précieux contenu sur le canapé.

Un peu avant de traverser la flotte anglaise, de donner entre tous ses grands vaisseaux, M. Michel étant sur la passerelle, en casquette et paletot court, sa longue vue sous le bras, costume de nuit, et moi au gouvernail, je vois madame la duchesse prendre un album et croquer le commandant en quelques traits.

Nous passons sous le nez des vaisseaux, notre cheminée atteignant à peine à la hauteur du bout-dehors de leurs beauprés, pavillon en tête de mât et salués par la flotte et les forts. Aussitôt mouillé dans le port, l'amiral Cochrane et les autorités viennent à bord. Le duc et la duchesse débarquent, mais notre chef, M. Lahure, nous apprend que le *Rubis* passera deux jours à Portsmouth, pendant lesquels nous aurons l'honneur de visiter les établissements maritimes avec eux.

A midi réception, à l'amirauté, où nous sommes invités. M. Lahure oublie de nous présenter à l'amiral et à sa femme. Je décide M. Sadoine d'en faire la remarque au duc, près duquel il se trouve placé.

« M. Van de Weyer, dit le duc, veuillez présenter ces messieurs, dont je vous dirai moi-même les noms. » M. Van de Weyer, notre ministre à Londres, renseigné chaque fois par le prince royal, lorsqu'il s'agit de nous nommer, fait successivement les présentations.

Nous parcourons la ville. Ce que nous admirons le plus, ce sont les matelots de la flotte, que nous rencontrons flânant dans les rues. Avec de tels hommes, rien n'est impossible; ils font comprendre les audaces de Nelson. Nous visitons un modeste club des Mécaniciens, qui est vraiment fort bien tenu. Puis nous allons aux chantiers de guerre. Dans une cale sèche, j'aperçois un brick à peu près semblable au nôtre. La curiosité me fait devancer mes camarades. Je descends rapidement les marches, qui sont hautes et larges. L'une d'elles est étroite. Je m'en aperçois trop tard, la manque et dégringole. Heureusement, j'ai pris ma course en face de la planche qui conduit à bord. Je m'y accroche, me relève meurtri, mais sans qu'il y paraisse, faisant bonne contenance; ma tenue même est restée intacte; *alls'well!* Rappelé à l'ordre par cette chute, cet avertissement, j'attends mon chef, M. Lahure et mes camarades, dont j'emboîte exactement le pas. Nous visitons aussi ce même jour, la frégate russe *Aurora*, en réparation, qui plus tard pendant la guerre de Crimée eut une odyssée extraordinaire, forcée qu'elle fut de fuir partout, puis de se réfugier dans le fleuve *Amour*, où elle se perdit.

Le lendemain, fait partie de la suite de Leurs Altesses Royales dans leur visite à la flotte. Embar-

qué à bord du *Fairy*, le charmant yacht de la reine d'Angleterre, qui accoste le *Duc de Wellington*, de 131 canons, et le *Saint-Jean d'Acre*, de 101, vaisseaux à hélice que nous visitons en détail. Parcouru les établissements, arsenaux, etc.

Le soir, assisté au rout tenu à l'amirauté, après un dîner où M. Lahure seul d'entre nous est invité. M. Michel étant retenu à bord par la fatigue, M. Sadoine et moi, nous arrivons seuls et trouvons les salons encore déserts. Bientôt un frôlement de robes se fait entendre. Faisant trêve à nos plaisanteries, nous nous mettons en garde. La duchesse entre suivie des dames. Elle vient à nous, voit notre embarras, et nous en tire en nous adressant à chacun quelques mots sur notre excursion de la journée. Sur ce, les dames s'empressent de causer avec nous, en français; nous sommes enchantés. La réception, qui a lieu ensuite, est des plus brillante. Nous y retrouvons le commandant du *Saint-Jean d'Acre*, les officiers russes et d'autres personnes avec lesquelles nous causons agréablement.

Une chose me frappa dans ce voyage, la parfaite aisance et les grandes manières de nos deux jeunes époux en face du *high life*, des merveilles de la puissance anglaise.

Mon embarquement à bord du *Duc de Brabant* devait me causer une foule de tribulations. « Le réarmement de ce brick prouvera que nous n'avons plus de marine, » m'avait dit un jour M. le capitaine-lieutenant de vaisseau Eyckholt, chef supérieur

des malles-poste. Je ne tardai pas à comprendre la portée de ces paroles. Ce réarmement, accompli dans les conditions où l'on nous plaçait, était en effet de nature à ne produire aucun bon résultat. Les éléments essentiels nous faisaient défaut; équipage, matelots et sous-officiers étaient à former ou à reformer. Pour pouvoir accomplir cette tâche, nous aurions dû avoir une demi-douzaine d'aspirants remplis d'ardeur, de bonne volonté, servant d'intermédiaires entre l'équipage et nous, se pliant et se prêtant à tout, comme nous étions autrefois; il aurait fallu désarmer la goëlette *Louise-Marie*, employer son personnel à compléter le nôtre. Celui-ci dressé par plusieurs voyages, eût servi ensuite à composer un personnel pour la goëlette, pour les deux bâtiments. Cette manière de procéder aurait permis d'arriver à un résultat satisfaisant. En chaque chose, la question de réussite revient à une question d'ordre. C'est ce que ne comprit pas M. Labure, notre chef, qui, à Bruxelles où il habitait, ne voyait pas les choses d'assez près pour tenir suffisamment compte des difficultés, comme M. Eyckholt. Le règlement qu'il nous donna était inexécutable. De là un manque d'organisation déplorable, et pour ceux d'entre nous qui prenaient leur métier à cœur, de continuels ennuis. En face de l'impossibilité de faire un service sérieux, contre laquelle nous luttions tous tant bien que mal, il devait se produire nécessairement parmi nous des tiraillements; plusieurs manquaient de zèle, s'entendaient mal avec ceux qui, comme M. Van Schoubroeck et moi, en étaient remplis, éprouvaient du mécontentement.

Le commandant s'aperçût-il de ce mécontentement, je ne sais, mais il prit plaisir en quelque sorte à amoindrir les attributions de M. Van Schoubroeck et les miennes, à nous traiter tous deux comme des aspirants. Il semblait oublier quelles responsabilités avaient pesé sur nous, dans nos voyages aux Indes, au service des malles-poste, à bord des canonnières, et que toujours nous nous en étions montrés dignes. Le fait est, qu'au fond, il commit une faute en acceptant le commandement du *Duc de Brabant* dans de mauvaises conditions ; que, forcément, malgré nous, en chaque chose, nous blâmons sa conduite, en maugréant contre ces conditions, contre la manière dont le service se faisait à bord. Nous avons des exigences de service, de discipline, d'organisation qu'il n'avait pas, ni M. Roose ni M. Perlau non plus. Je dois avouer que ces exigences, résultat d'une compréhension élevée de l'honneur du pavillon, de notre mission, n'étaient pas tout à fait raisonnables, vu les circonstances, mais il était encore moins compréhensible de se montrer satisfait d'un pareil état de choses, en ne réagissant pas énergiquement contre lui. Quoi qu'il en soit, M. Petit convenait plus que tout autre pour essayer de remplir la tâche ingrate qui nous était imposée, et qui ne pouvait pas aboutir. S'il manquait parfois d'esprit de suite dans sa conduite, s'il était blessant par ses manières, l'effacement où il nous tenait, ses qualités de cœur faisaient oublier les fautes qui surgissaient de la légèreté avec laquelle il avait accepté son commandement et de sa crainte outrée de la responsabilité qui lui incombait.

Afin sans doute de nous aider autant que possible dans cette pénible entreprise de reconstituer une marine qu'un esprit mesquin d'économie avait désorganisée cinq ans auparavant, notre ministre, M. Henri de Brouckère vint, avec M. Lahure, notre directeur, passer l'inspection du navire et de l'équipage, la veille de notre départ, le 11 décembre 1853.

Pour son premier voyage et pendant que la *Louise-Marie* retourne à la côte d'Afrique, le *Duc de Brabant* doit aller à Santo-Thomas de Guatemala, afin d'obtenir du gouvernement de cette contrée une prolongation du terme du contrat passé entre lui et la société de colonisation, des droits de nos propriétaires de terrains qui n'ont pas encore pris possession de leurs biens, exécuté les clauses établies, afin aussi de s'enquérir de la situation où se trouvent les colons qui y restent encore et de les repatrier, s'il y a lieu. Le navire a pour six mois de provisions.

Le lendemain 12, vers 11 heures du matin, par beau temps, forte gelée et faible brise du Sud-Sud-Est, nous quittons le port d'Ostende, remorqués par la malle-poste *Topaze*. Trois quarts d'heure après, nos amarres de remorque se brisent; mis toutes voiles et une bonnette de hune dehors. Reconnu Calais vers 7 heures. La brise fraîchit. Passé au vent des bancs, le Vaerne et le Ridge. Pris des ris dans les huniers. Tenu de près la côte de France. A 3 heures, du 13, relevé les Casquets Sud, distance 8 minutes, près de 3 lieues. Le soir, le vent passe à l'Est; pendant la nuit, au NE; et, le 14, au Nord. Mer dure, baromètre bas.

Le navire est stable mais un peu raide ; il marche bien ; nous espérons qu'il marchera mieux encore lorsqu'il aura un peu fatigué, qu'il sera ainsi plus délié.

La moitié de l'équipage a le mal de mer ! Notre maître d'hôtel aussi est malade. Le service se fait difficilement, aussi bien celui de notre table que celui du bâtiment.

Le vent passe au NNO, le 14, en forçant. Temps à grains. Sous les huniers au bas ris, la grande voile, son ris pris, la misaine et le petit foc. Le navire roule beaucoup mais se comporte bien. Nous sommes rudement secoués et pas mal mouillés. Impossible de dîner à table ; chacun mange dans un coin ou plutôt en se coinçant comme il peut. On n'a pas le temps de penser aux regrets du départ. Nous filons un train du diable. Tous les navires que nous rencontrons, nous les battons. Impossible de lire ou d'écrire tant le bâtiment se démène. Fatigué, on se jette sur son lit. L'eau de mer qui balaye le pont pénètre par le trou aux chaînes ; l'entre-pont est toujours mouillé.

Le 15, le temps s'améliore ; le 16, il est presque calme. Nous avons fait pas mal de route déjà ; aussi fait-il moins froid. Longitude : 12°23' Ouest ; Latitude : 43°50' Nord.

Admiré la belle teinte bleue de l'Océan.

Longue houle du Nord-Ouest.

Rayon de soleil qui nous épanouit.

Chacun semble revivre.

L'air pur arrive enfin dans nos chambres ; la toilette du navire et la toilette personnelle sont faites avec soin. — La propreté est une si bonne chose !

A l'occasion de l'anniversaire du roi, nous donnons à dîner au commandant, c'est jour de fête.

Mais le baromètre baisse, le temps se gâte ; à midi du lendemain 17, nous avons une tempête du SSO sur les bras, nous sommes à la cape. Le commandant dîne encore avec nous, mais sur le plancher, pas à table cette fois ; il nous offre le champagne. Bientôt les vents donnent, passent au NO, au Nord ; grosse mer, fort roulis.

Le lendemain 18, beau temps, grand frais. Sous les huniers et la grande voile, un ris pris. Le bâtiment file constamment 10 nœuds et au delà, le pont est toujours mouillé par les embruns des lames. Ce jour, malgré le roulis, dîné avec le commandant, très gaîment. M. Petit est en train. Il me raconte une foule d'anecdotes amusantes sur la marine française, anglaise et parle de Jervis et de Nelson avec amour. Je suis touché.

Des grains, de la pluie, du vent et de la fatigue, voilà notre lot des 19 et 20 décembre. Fait du pain ; il est détestable, faute de levain. Un poisson volant se jette à bord ; il a l'honneur d'être servi à la table du commandant. Le chef se distingue, la danse du navire ne l'empêche pas de réussir tous ses plats. Il est vrai qu'il se trouve stimulé par M. Wolter, notre chef de gamelle, qui réunit toutes les qualités de son emploi, car il possède à un haut degré l'esprit d'ordre et l'art de Brillat-Savarin.

Le *Duc de Brabant* se démène comme un pos-

sédé, et non sans raison, puisque nous sommes forcés pendant quelques heures de réduire la voilure à la misaine et au grand hunier, tous ses ris pris. Cette danse se prolonge, l'équipage est très fatigué. Notre poêle chavire ; nous le mettons dans la cale ; il ne nous a servi qu'une fois, le jour de notre départ. Les chaises aussi sont inconfortables ; à tout instant elles sont renversées ; hier, pendant que nous dinions sur le plancher, j'en ai reçu une sur la tête, qui m'a produit une belle bosse dont on a beaucoup ri. Le carré, les chambres, sont malpropres et nous ne le sommes guères moins. Et puis, pas d'air, il sent mauvais, tout est humide. Quelle existence poétique !

Pour retracer ce voyage, mes notes abondent, je ne dois faire aucun effort de mémoire, et n'ai pour ainsi dire qu'à copier mon journal de bord textuellement. Ainsi je trouve :

« Mercredi, 21 décembre. Le temps s'améliore, les grains diminuent de force, il reste une forte brise et une grosse houle du Nord. — Décidément, c'est le meilleur moment de la journée que celui où je me trouve seul sur mon quart de nuit, par un magnifique clair de lune, une belle mer bien bleue avec des vagues bien blanches ; de temps en temps un grain, pour animer la scène ; et entre les grains, le loisir de rêver ! Mon imagination, ma pensée travaillent, travaillent au point que je ne m'aperçois pas de la fatigue. »

A mon dernier voyage aux Indes, je rendais compte des événements du bord en une seule ligne par jour. Maintenant je suis d'une loquacité sans

fin. D'où vient ce changement ? De ce que le bien-être m'a amolli. J'éprouve le besoin d'exprimer mes impressions, je ne me contiens pas. C'est une faiblesse. Je sens plus vivement qu'autrefois et je souffre beaucoup, il est vrai. Mais parmi mes camarades il en est peut-être qui souffrent autant que moi sans éprouver ce besoin. Je ne suis pas seul amoindri, seul mécontent. M. Roose depuis dix ans était habitué de commander ; aujourd'hui, il se trouve également en sous-ordre ; sa manière de voir sur le service ne s'accorde pas toujours avec celle du commandant ; il se peut qu'il fasse bonne mine à mauvais jeu en se montrant satisfait. Malgré ces réflexions, mon estime particulière pour son caractère honnête et loyal, je suis en opposition de vues et par suite en lutte avec lui. Tandis que j'écris et m'épanche avec M. Wolter, mon ami, ce qui ne me suffit même pas, M. Roose ne s'ouvre à personne, il montre plus de force que moi. Pour faire diversion aux ennuis du bord, je me laisse aller à caresser toutes sortes d'illusions, d'aspirations, de souvenirs, de chimères, à m'énerver pour fuir le présent qui cependant a ses moments de charme, à en juger par les impressions que je retrace : « Je ne peux me lasser d'admirer l'océan. Que c'est beau et grand ! Et puis, c'est comme une vieille connaissance avec laquelle on est au mieux, qu'on n'a pas vue depuis longtemps ! »

L'aspect de l'océan diffère de celui de la Manche, de la mer du Nord et en général de toutes les mers intérieures. La teinte de ses ondes, d'un bleu foncé, forme un contraste plus grand qu'ailleurs avec la

blancheur de la crête des vagues ; les lames , la houle y ont une étendue plus grande. En sa présence, on se sent en face de l'infini, de la majesté divine.

La vie du bord ne plaît certainement pas plus à M. Perlau qu'à M. Roose et à moi. Mais M. Perlau accepte philosophiquement la situation, tandis que je ne puis m'habituer à voir les choses marcher de travers. M. Perlau aime ses aises ; je ne trouve les miennes que quand tout est en ordre, marche avec ordre, régulièrement. Sous ce rapport je suis difficile. Je voudrais que notre bâtiment fût tenu et manœuvré comme tout brick d'une grande marine et ne me dissimule cependant pas quels efforts il faudrait réaliser pour y parvenir ; ces efforts ne m'effrayent pas ; je commence la réforme par moi-même, en piochant ce que j'ai oublié à bord des malles-poste, l'artillerie et même la navigation. Pour piocher ainsi, j'ai d'ailleurs un autre motif : je dois me préparer pour passer au retour du voyage l'examen de lieutenant de vaisseau. M. Van Schoubrouck se prépare comme moi. En revoyant ensemble ces matières, nous sommes portés à comparer sans cesse ce que nous avons sous les yeux, ce qui est, avec ce qui devrait être, notre bile augmente continuellement.

Le temps décidément se fixe au beau. Le 22, Latitude : 27°47' ; Longitude : 20°14'. Nous voici, en moins de dix jours, au delà de *Ténériffe*. Vers 8 heures du matin, nous dépassons un trois-mâts

barque anglais comme s'il était à l'ancre, mais quelques heures après, nous sommes à notre tour battus de la même manière par un navire à hélice, que nous supposons être la malle-poste des Antilles, partie de Soupthamton, le 15. Le thermomètre marque à l'air libre 20°, et 22° dans l'eau. Les vents qui ont régné jusqu'ici tenaient du Nord, ce qui nous fait supposer qu'ils sont Nord-Est en Belgique, où l'hiver doit être rigoureux. La justesse de cette supposition se trouvera vérifiée à notre retour ; l'hiver de 1853 fut marqué par de fortes gelées, à partir du jour de notre départ.

Chose singulière, que j'observe pour la première fois, personne parmi nous ne souhaite d'arriver tôt à destination. Santo-Thomas nous est connu ; son séjour n'est pas bien gai. Nous nous trouvons dans les beaux climats, cela nous suffit. Chacun supprime les lourds vêtements de laine, et respire à pleins poumons un air caressant ; nous ne désirons pas que le bâtiment marche rapidement. C'est sans doute pour cela qu'il continue d'aller grand train. Par temps presque calme, il file encore 6 nœuds, 2 lieues à l'heure.

Observé, le 24, une série de distances de la lune au soleil ; la longitude que nous en déduisons s'accorde avec celle des chronomètres à 20 minutes près, moins de 7 lieues. Latitude : 25° ; Longitude : 22°.

L'étude, à laquelle je me suis remis sérieusement, me procure une véritable jouissance. — La température de l'eau est trouvée la même que celle de l'air, de 22 à 23 degrés centigrades. — Ce soir,

coucher de soleil et temps splendides ! Tandis que notre pays souffre des rigueurs de l'hiver, nous sommes dans les régions privilégiées, sous un ciel bleu, par une température douce, agréable, non sujette à de brusques changements. Hier, la soirée était ravissante. Quelles brillantes étoiles et quel magnifique océan ! Là, l'infini, des mystères impénétrables pour la science humaine ; ici, la grande image de la vie, l'image des agitations, des mouvements de l'âme. Le contraste de la majesté divine avec la petitesse des détails du service, à bord, me cause souvent de l'irritation. Si encore j'avais la liberté ! Mais plier son intelligence et sa volonté conformément à l'intelligence et à la volonté d'autrui, se courber, s'humilier quand on sent en soi gronder sans cesse, et se développer malgré tout, le besoin d'indépendance dans la pensée et dans l'action, constitue une sorte de supplice.

Mélange de joies et de souffrances, la vie est d'autant plus active que ses éléments, la joie et la souffrance, sont plus vivaces.

Pour certaines natures, la vie peut être aussi intense à bord que partout ailleurs.

Le 25 décembre, jour de mon anniversaire, j'écris dans mon journal :

« Aujourd'hui, j'ai 30 ans, j'entre dans la deuxième période de la vie, celle de la décadence ! Le corps et l'intelligence semblent en effet avoir acquis à mon âge leur apogée : je ne puis plus que décliner. Loin de m'en attrister, je suis avec indifférence la loi commune. Si en tenant compte des exigences de l'âge et des nécessités de position, la

seconde partie de mon existence, quelle que soit sa durée, peut être semée d'autant de bons et de mauvais jours que la première, je ne serai pas à plaindre; à cela se bornent toutes mes aspirations. En conservant la santé et les relations d'amitié que j'ai heureusement contractées, ces aspirations, probablement, seraient en grande partie réalisées; n'ayant pas d'ambition, je ne vise pas à avoir de l'avancement; pourvu que ma dignité personnelle ne soit pas atteinte du lot qui m'est échu dans ma carrière, je sens que je serai toujours content. »

La fête de Christmas donne lieu à quelque relâchement. Plusieurs matelots sont mis aux fers.

Le lendemain, 26, passé dans le tropique. Chose rare dans ces parages, le vent souffle de l'Ouest; temps superbe; température variant peu, de 2 à 3 degrés seulement, de 22° à 25°. Le baptême n'a pas lieu, soit par manque de vieux matelots ou par insouciance de la part de l'équipage, de qui l'impulsion devrait partir. Première apparition sur notre table de la viande salée. Fait honneur à cette vieille connaissance, qui du reste joue un rôle accessoire, car nos provisions en boîtes de conserves, et nos volailles, porcs, etc., sont nombreux et en parfait état. A chacun de nos repas, nous avons, comme hors d'œuvre seulement, d'excellentes sardines et de délicieux jambon d'Ardenne; il nous reste encore des légumes frais; par ces premières chaleurs, la bière et le fruit, les pommes nous plaisent surtout.

Nous prenons, le 27, presque tous la précaution de nous nettoyer l'intérieur, pour affronter le tropi-

que, une bonne précaution; dans les beaux jours, généralement l'on fatigue peu et l'on mange trop. Nos médecins, MM. Durant et de Forchaux, mettent avec complaisance les ressources de la pharmacie à notre disposition, exercent leur talent avec grâce, se livrent à toutes sortes d'essais qui font fureur.

Fait pour la première fois l'exercice du canon, avec une seule pièce. L'équipage est tout à former. On semble me demander de m'occuper des calculs de la navigation. Bien que cette partie du service ne soit pas dans mes attributions, je me prête volontiers au désir du commandant, d'autant plus que M. Van Schoubrouck à qui cette tâche incombe ne s'offusque pas de mon intervention.

De deux en deux heures, nous prenons des observations météorologiques sur l'état de l'air et de l'eau, à l'aide du baromètre, du densimètre et du thermomètre.

A table, on parle souvent de l'avenir du corps; chacun est découragé; « on forme le projet d'adresser à notre retour une pétition aux Chambres pour demander de statuer sur la question. On parle beaucoup, mais... on ne fera rien. »

Voici l'emploi de mon temps à bord : je me lève à 7 heures, déjeune, prends le quart à 8 heures jusqu'à midi, où je descends pour faire les calculs du jour, puis me mets à l'étude jusqu'au diner, à 3 heures. On cause, on fume ensuite. De 6 à 8, j'étudie encore, pendant que le commandant et d'autres

officiers font leur partie de whist, dans le carré. Je prends le quart de nuit de 8 heures à minuit et me couche après, vers minuit et demi.

Par suite de ce que l'on a vidé plusieurs caisses à eau vers l'avant, que le navire est délié par la fatigue qu'il a éprouvée, et qu'il porte maintenant sa grande brigantine, sa marche est devenue tout à fait supérieure.

Le dimanche, 1^{er} janvier 1854, le temps a pour la première fois véritablement l'aspect qui caractérise la région des vents alizés ; la pureté du ciel est rehaussée par de petits nuages floconneux, légers, à la marche rapide ; la belle teinte bleue de l'océan, si éclatante, se trouve émaillée de blanc, par de jolies vagues caressantes dont les crêtes se brisent amoureusement dans les formes les plus variées, et le bruit, le mouvement procurent un charme qui cause à la longue une sorte d'enivrement ; de temps en temps de leur sein s'échappent des nuées de poissons volants qui partent droit comme une flèche pour replonger de même. La chaleur est assez grande, le thermomètre marque à l'air 24°,50 et dans l'eau 24°,20, mais nous sommes abrités par la tente de l'arrière. La propreté du navire aussi fait plaisir à voir, elle tient de la coquetterie. Sous l'allure commode de grand large, couvert de voiles, de bonnettes brillantes au soleil, qui projettent sur le pont des masses d'ombres et de lumières, de la fraîcheur et du mouvement, la vie, notre brick s'élance joyeusement, traverse, fend les flots avec aisance, en se balançant, sans secousse, avec une sorte d'assurance semblable à l'aplomb de celui qui court au

succès, que le succès appelle, à qui tout sourit.

« A 9 heures, l'état-major présente ses compliments et ses félicitations au commandant — petite tenue habit, épaulettes, pantalon et gilet blancs, sabre et casquette. — Un peu après vient le tour de l'équipage; tenue : chemise et pantalon blancs, chapeau. »

Malgré que trois d'entre nous dînent avec le commandant, notre dîner ne manque pas de gaité; nous avons les aspirants à notre table. Je porte un toast aux amis absents, qui est accueilli avec tranport; naturellement, chacun pense en ce moment à ceux qu'il aime, ainsi qu'à cette patrie aux prises avec les frimas, dont l'image, pour former contraste avec la beauté du jour, n'en est pas moins vivante en nos cœurs. Le coin du feu, en famille, au milieu d'amis, est plein d'épanchements, a aussi ses charmes.

Pendant que nous fraternisons entre nous, l'équipage s'amuse à sa manière; les uns chantent, les autres jouent aux cartes, font des armes, dansent; quelques matelots content des anecdotes, des histoires de mer, et sont écoutés comme des oracles par de jeunes novices.

Le point à midi détermine notre position : Latitude : $18^{\circ},46'$; Longitude : $39^{\circ},4'$. Nous sommes au beau milieu de l'océan, à plus de 500 lieues de toute terre.

Le lendemain, changement complet; forte brise de l'ENE, grosse mer; notre brig, si fringant la veille, se démène maintenant de la belle manière; il travaille et fatigue beaucoup. « Grand rouleur,

grand marcheur, » dit le proverbe; le roulis est si fort que l'on est obligé de relever les parties basses des sabords, ce qui n'empêche pas d'embarquer des éclaboussures. Un de ces paquets d'eau nous surprend pendant que nos claire-voies et nos hublots sont restés ouverts; tout est mouillé ou humide en bas, jusqu'à nos literies, nos effets. Il faut tout fermer. Au milieu d'un air chaud, corrompu, on dine comme on peut, la Faculté dine chez moi, les autres chez eux; le docteur Durant se distingue par sa bonne humeur. La tenue est singulière aujourd'hui : pantalon blanc et bottes de mer !

Nous pensons que si le lest était placé uniformément dans la cale, en garniture, le long des parois, le bâtiment se comporterait et marcherait mieux. — Raidi le gréement. — Vent arrière sous les huniers, la misaine et le foc seulement. — Orage. — Mis à l'eau la chaîne du paratonnerre.

Le mardi 3 janvier, même temps.

Par moments, pour donner de l'air en bas, nous enlevons le capotin, mais bientôt nous sommes arrosés, il faut le replacer. Si les hiloires du panneau étaient plus élevées, il pourrait rester ouvert. A bord, les plus petits détails ont une importance extrême. L'air chaud et corrompu où nous vivons est capable d'engendrer des maladies.

Par des coups de roulis, les écoutes de misaine et de perroquets se brisent, ainsi que les itagues de drisses de hune; la table du commandant chavire.

« Si j'étais maître, je ferais dévier quelque peu de la route, afin d'appuyer le navire par sa voilure et d'éviter ainsi ces avaries, ces désagréments. »

Nous faisons des essais de tous genres pour nous abriter. Les caisses à eau vides sont remplies pour que le bâtiment ne soit plus aussi volage. — Le commandant et le second se mêlent de tout, nous ennuyent, notre position est amoindrie; ce qu'ils font un jour, ils le défont le lendemain, et montrent une prudence outrée; nous sommes découragés. — A l'inspection de 9 heures, du 5, deux hommes trouvés malpropres, sont punis des barres de perroquet jusqu'à 8 heures du soir, sans pouvoir en descendre pour manger.

La chaleur commence à incommoder, je quitte ma flanelle. Le thermomètre marque 27 et 28 degrés.

Observé les 4, 5 et 6 des séries de distances de la lune au soleil qui nous placent de un demi-degré, 10 lieues plus à l'Ouest que les chronomètres.

Nous fêtons le jour des Rois en dînant tous ensemble. Le commandant a la fève, est roi. Son champagne est chaud déjà. En revanche le ciel est étoilé, le temps amélioré, la soirée magnifique.

Point à midi du 7 janvier : Latitude : 17°25' N; Longitude : 58°32' O. Très beau temps, belle brise d'ENE, légers grains. La variation de l'aiguille aimantée, Ouest encore avant-hier, était nulle hier; aujourd'hui, elle est de 2 à 3 degrés Est.

« Pour savoir ce qu'est la vie de marin, il faut avoir navigué. Assurément, c'est bizarre de voir, sur ce vaste océan, une coquille de noix habitée par quelques personnes, lesquelles forment entre elles

un monde ayant ses grands et ses petits, les maîtres et les esclaves, une image de la société, une sorte de spécimen de la civilisation. En face de l'immensité, cela paraît mesquin, mais en y réfléchissant, cette organisation viciée comme toutes les institutions par les défaillances de notre nature, atteste à la fois le génie de l'homme et ses côtés faibles, est remplie d'enseignements. »

« Il y a chez le marin quelque chose de peu naturel ou plutôt de peu ordinaire. Pour consentir à s'imposer des privations de toutes sortes, à supporter les luttes et les ennuis de notre métier, il faut que l'homme soit poussé par un désir de se distinguer en sacrifiant plus qu'on ne fait généralement pour atteindre ce but, ou s'il n'a pas d'ambition, que le besoin de grandes émotions, de variété, l'attrait de l'inconnu, du mystérieux, des aventures, l'amour de la nature, des splendeurs de la création et aussi probablement un certain sentiment de l'infini cherchant sa satisfaction, à se définir, à se fixer, l'engagent dans la voie ingrate où nous sommes enfermés et dont nous ne pouvons plus sortir maintenant qu'en descendant l'échelle sociale, qu'au prix de notre dignité. »

Le soir, diminué la voilure pour faire terre. Vent arrière, sous ses deux huniers sur le ton, palanquins pesés, le *Duc de Brabant* file encore 6 1/2 nœuds. Fait de la toile, à 5 heures du matin. Terre en vue, vers 7 heures (la *Désirade*).

Une série d'observations et de calculs de la distance de la lune au soleil nous avaient donné ces jours derniers une Longitude de 40' environ,

13 lieues, plus à l'Ouest que celle indiquée par les chronomètres; la moyenne de ces deux sortes de Longitudes coïncide exactement avec la Longitude obtenue par des relèvements pris sur les îles, la *Guadeloupe*, *Antigua* et *Montserrat*.

En 27 jours de mer, dont 25 jours sans voir terre, nous voici aux Antilles; c'est un court voyage. Nous eussions pu le faire en moins de temps encore, car nous n'avons pas toujours porté toute la voilure possible. A midi, nous nous trouvons juste entre la Guadeloupe et Antigua.

A mon premier voyage, en 1843, la vue de ces îles m'impressionna grandement. Il n'en est plus de même aujourd'hui. Cependant le soir, nous passons tout près de Montserra, de la petite ville de Plymouth, devant laquelle nous voyons à l'ancre une goëlette anglaise de l'escadre blanche. L'île n'est qu'une montagne au milieu de l'Océan, son sommet se perd dans les nuages. L'aspect en est imposant; nous en sommes frappés.

La température de la mer reste à peu près constante, de 27 à 28 degrés; celle de l'air augmente, le thermomètre dépasse parfois 28°. On porte les vêtements les plus légers et l'on a encore trop chaud, mais la chaleur est saine, elle n'est pas étouffante. Chaque soir, mon quart fini, avant de me coucher, je fais remplir d'eau la baille, grande cuve servant de réservoir pour le lavage du pont, où je prends un bain délicieux.

Le bâtiment continue à marcher rapidement et à rouler fortement; le pont reste constamment mouillé; depuis notre départ, il n'a pas été complètement sec

plus de deux à trois jours. — Nous prenons en dégoût la viande de porc, bien qu'elle soit fraîche. Déjà nous en sommes à rechercher les rafraîchissants. MM. de Forchaux et Durant nous traitent à l'eau gazeuse. Ils ont beaucoup de succès.

A 4 heures après midi, du 11 janvier, nous relevons dans le Nord, à 4 lieues, *Alto Veila*, petit îlot situé près de la pointe Sud de l'île Saint-Domingue. — Deux navires en vue, l'un devant, l'autre derrière. — Nous les battons. — Des marsouins, le long du bord. — La chaleur augmente. Avant nos repas, nous rafraîchissons le vin et la bière, en plaçant les bouteilles dans des sacs mouillés que nous suspendons près des ralingues de fond des voiles, dans un courant d'air.

Le 12 janvier, un mois après notre départ, notre point à midi marque : Latitude : $17^{\circ}6'$; Longitude : $75^{\circ}4'$. Le thermomètre atteint 31° . Il n'y a qu'un mois que nous sommes partis ! Le temps paraît long, peut-être à cause de la grande distance parcourue.

Le 13, passé au Sud de la *Jamaïque*, entre cette île et le banc qui la longe, juste au milieu du chenal, mais trop loin de terre pour pouvoir prendre des relèvements, étudier la côte. A 2 heures du matin, les vigies des barres du perroquet signalent la terre. A 4 heures, en travers de Portland. Navigué jusqu'à midi en vue de terre, à grande distance. On distingue des montagnes très élevées, d'un aspect magnifique. Cette vue nous inspire le regret de ne pouvoir visiter l'île, en faire le tour, la voir de près.

Fait l'exercice du canon. Les voiliers confection-

nent des voiles pour les embarcations. — Depuis plusieurs jours, notre chef de gamelle, M. Wolter, ne nous fait plus servir que des aliments légers, ce dont chacun le félicite et le remercie. — La chaleur ne m'empêche pas de continuer d'étudier; ce n'est pas peu de chose d'étudier ainsi; si légèrement vêtu que je sois et bien que le genre de travail dont je m'occupe ne demande pas une grande tension d'esprit, je suis en nage continuellement. Il faut bien réparer le temps perdu.

L'aspect du ciel change, le temps se couvre, devient pluvieux et à grains. Le dimanche 13 janvier, par 16°17' N, et 84°16' O, la densité de l'eau tombe à 1025, de 1027 qu'elle était auparavant. Cette chute provient probablement des affluents des grands fleuves qui se jettent dans la mer des Caraïbes, au Sud à peu près du point où nous nous trouvons. L'eau étant moins salée, est moins dense. Constaté un courant d'environ 18' en 24 heures, portant au NO.

Deux petits oiseaux, espèces de bengalis, viennent se réfugier à bord. On leur accorde l'hospitalité. Ils volent et sautillent d'un cordage, d'une voile à l'autre. C'est plaisir à voir.

Nous voici près de terre, la brise d'Est n'est plus aussi régulière, le temps se fait à grains. Diminué la voilure pendant la nuit. Sous ces deux huniers sur le ton et brassés en ralingue, le navire file encore 5 nœuds. A 7 heures du matin, terre en vue (*Bonaca*). A midi, le pic de l'île *Ratan* : Sud, dis-

tance 3 lieues. Échangé les couleurs avec une goëlette espagnole.

Le mardi 17 janvier, beau temps, calme. A 7 heures du matin, en travers d'*Omoa* et des *Keys*. — Enlevé les paillets, garnitures, dessaisi les canons, etc. — Le densimètre ne marque plus que 1023. Le thermomètre marque 30°. Vers midi seulement, s'élève la brise de mer. Nous avançons rapidement. Une embarcation à la voile et une petite goëlette cherchent à nous accoster, sans doute pour nous fournir un pilote ; notre vitesse les en empêche, nous nous passons de pilote. A 3 heures, nous sommes en travers du cap des Trois Pointes. Longeant le banc, nous gouvernons à peu près vers l'entrée du *Rio Dulce*, que l'on distingue assez difficilement. — Arrivé, vers la brune, en rade de *Santo-Thomas* ; mouillé à une assez grande distance de terre, par 4 brasses de fond. La manœuvre de carguer à la fois les huniers et les perroquets ne marche pas très bien ; l'équipage est loin encore d'être formé.

Le soir, vers 7 heures et demie, une pirogue arrive à bord, renfermant quelques colons, pauvres diables qui viennent nous faire visite et se recommander. Les nouvelles qu'ils nous donnent de la colonie sont tristes. Il ne s'y fait aucune espèce d'affaires, il n'y a pas la moindre prospérité, cependant tout le monde se porte bien. Après avoir séjourné pendant trois jours à Santo-Thomas, notre chargé d'affaires, M. de Behr, l'a quitté, il y a une quinzaine de jours, pour se rendre par Izabaa à la ville de Guatemala.

Il paraît que notre traversée (37 jours) est la plus courte connue.

Je ne me souvenais pas beaucoup de l'aspect du port et de la côte. Les montagnes sont chargées de nuages, la côte a une teinte sombre, lugubre, attristante. Le soir, le ciel s'éclaircit, il fait calme plat. Le bâtiment est si tranquille, le silence si complet que nous en sommes impressionnés ; c'est à peine si l'on ose parler haut, tant le son de la voix paraît discordant. La pirogue qui vient d'accoster le bord, nous l'avons entendue quitter terre, à plus d'une demi-lieue.

Le lendemain, à 6 heures du matin, nous sommes tous debout. Temps délicieux, air pur, douce fraîcheur. Débarrassées des nuages, les montagnes nous montrent leurs crêtes nues et finement découpées sur l'azur du ciel. Le port est magnifique ; pour le marin, c'est un objet de continuelle admiration. Grand, sûr, commode, il ferait certainement sur d'autres côtes, la fortune du pays. La végétation semble l'envahir, les arbres poussent jusque dans l'eau. La verdure est belle mais sa teinte est foncée, d'une nuance particulière aux pays chauds. En somme, nous serions enchantés de passer ici quelques semaines ; malheureusement il s'agit, dit-on, d'y séjourner quatre mois ; cette idée nous donne le spleen.

Le mercredi 18, je prends la garde. Grande besogne. Mis à l'eau toutes les embarcations, installé leurs voilures. A 10 heures, à l'arrivée de la brise de mer, appareillé sous le petit hunier et le grand foc ; mouillé plus près de terre. Salué le pavil-

lon guatemalien de 21 coups de canon; — le salut se fait très bien mais lentement, deux coups par minute — celui qui nous est rendu s'entend à peine. Nous éprouvons quelques difficultés à nous procurer des vivres frais. Pour acheter des œufs, du fruit et du lait, il faut aller soi-même de maison en maison. Les habitants vivent si facilement, la terre leur donne tout ce qu'il faut avec tant d'abondance qu'ils ne daignent pas s'enrichir, spéculer.

Le lendemain, calé les mâts de perroquet, rentré le bout-dehors de grand foc. Une corvée à faire de l'eau dans la petite rivière Nord-Ouest. Installé les tentes.

Le surlendemain, l'équipage lave ses hamacs, ses couvertures, son linge; on débarque les porcs, les volailles, les lapins, etc. Je vais à terre pour la première fois, dans la poste aux choux. Le docteur De Forchaux avec qui je descends me présente dans quelques maisons où il a, dans de précédents voyages, donné des soins. La verdure me fait grand plaisir. J'éprouve aussi à me promener sur la terre ferme une véritable satisfaction, à ce point que je me mets à courir, à sauter des fossés pour me dégourdir les jambes. Deux heures après, je rentre à bord.

Samedi, 21, sur ma garde, briquage des ponts, nettoyage général du bâtiment à l'intérieur et à l'extérieur. L'équipage répare ses effets. La brise de mer est faible. Quelques grains de pluie pendant la nuit.

Le dimanche, 22, l'équipage descend à terre, une petite partie (un plat) exceptée. Le commandant

donne à déjeuner aux autorités guatémaliennes de Santo-Thomas, gens moitié blancs, moitié indiens. Après le dîner, nous allons à terre aussi, mais là, au lieu de nous promener, nous nous voyons forcés de nous occuper de nos hommes qui tous à peu près sont ivres, les uns étendus dans les rues, les fossés, les autres arrêtés par la police. Quoique, à notre voix, ils se montrent dociles, et se rembarquent, la corvée qu'ils nous donnent est des plus pénible.

Quand je quittai Santo-Thomas, à mon premier voyage, le nombre des colons s'élevait au plus à une cinquantaine, dont une partie seulement avaient des habitations, petites maisonnettes en planches çà et là établies sans ordre au milieu d'une végétation envahissante; l'autre partie logeaient encore à bord du *Théodore*, qui les avait amenés. Maintenant, sans avoir tout à fait l'aspect d'une ville, Santo-Thomas possède quelques maisons bien bâties; les plus grandes servent de magasins; en général elles n'ont pas d'étage. Les rues sont larges, non pavées, mais alignées, tirées au cordeau, et parallèles ou se coupant à angles droits. Elles s'étendent à gauche, jusqu'au *Rio Seco*, au ravin desséché, au fond et à droite, jusqu'aux collines voisines. La colline du fond, sur laquelle, pour cause de salubrité, la ville devrait être bâtie, reste toujours boisée. Somme toute, le plus fort est fait, le défrichement, les premières installations; une compagnie puissante pourrait mener aujourd'hui l'entreprise à bonne fin.

Nous avons dit en quoi cette entreprise devrait consister : à établir un comptoir, un point commercial relié par un bout de route de quelques lieues à la rivière *Montagua*, par laquelle ce comptoir communiquerait directement avec la ville de Guatemala même. Malheureusement les mécomptes éprouvés par suite de notre inexpérience en pareille matière et le peu d'initiative du Belge en général, pour des opérations de ce genre, ne nous permettent pas de tirer parti de ce qui existe actuellement ; c'est vraiment dommage.

Le lundi 23 janvier, le temps devient pluvieux ; une pluie abondante, avec d'assez forts grains, tombe jusqu'à midi ; le soir, elle reprend de plus belle ; ce temps persiste jusqu'au lundi, 30. Il ne nous empêche pas de travailler. — Guindé les mâts de perroquet à flèche et le bout-dehors de grand foc. Dévergué les voiles. Gratté, galipoté et peint la mâture. Raidi et goudronné le gréement. Refait l'arrimage des vivres dans la cale. Une corvée employée à faire de l'eau. Aéré les effets d'habillement. — Nous recevons des lettres du pays. Le courrier qui les apporte d'Izabaa, manque de se noyer. On nous prévient, le 26, qu'une petite goëlette mouillée en rade partira le lendemain matin pour Bélize et se chargera de nos lettres. J'écris à l'ami Sadoine.

La température qui pendant les beaux jours se maintient entre 22 et 32 degrés environ, tombe et varie, dans ces jours pluvieux, entre 20 et 26 degrés. Quoique l'abaissement ne soit pas considérable, nous prenons des précautions, l'équipage revêt ses che-

mises de laine bleue, et nous, nos habits de drap, nos uniformes. Nous n'en payons pas moins notre tribut au climat, que je m'efforce de décrire par ces détails. Dans la nuit du 25 au 26, commence l'invasion du mal ; 5 ou 6 hommes tombent malades, ont des vomissements, coliques, diarrhée et fièvre ; l'indisposition se déclare instantanément ; elle gagne peu à peu presque tout l'équipage et l'état-major ; ordinairement, on se trouve pris ainsi pendant un jour ou deux ; mon tour arrive le 4 février, par une sorte de coup de vent du NO ; le 6, je suis sur pied ; excepté le commandant, qui est installé au consulat, et le second, M. Roose, tous les officiers y ont déjà passé, quoique les pluies ne soient pas continuelles.

De temps en temps je descends à terre, pour faire une promenade au *Rio Seco*, avec l'un ou l'autre de mes camarades, ordinairement avec M. Wolter, avec M. Van Schoubroeck, quelquefois avec M. Linche, colon anglais dont M. Van Schoubroeck a fait particulièrement la connaissance. Nous n'avons guères d'autres distractions que ces promenades. A la vérité, elles ont bien leur prix ; que ne donnerait-on pas pour en faire de pareilles chez nous ? Quelle végétation, quelle luxuriante nature ! — Le mardi, 24, nous avons à notre table trois invités, M. Linche, un colon flamand dont j'ignore le nom et le jeune Aguet. Le commandant reçoit à la sienne le lendemain, M. De Lafaille, d'Anvers, qui fait, sur une assez grande échelle, la coupe des bois, un commerce très productif, et ce même M. Aguet, son employé, nature des plus sympathique et des

plus intéressante, énergique, sensible, que la vie des bois a rendu sauvage. M. Aguet est aussi à l'aise en mer où il se plaît à parcourir de grandes distances seul, dans sa pirogue, que dans la forêt, où isolé de tout, au milieu d'animaux, d'hôtes la plupart incommodes ou malfaisants, il habite ordinairement. Quelques heures passées ensemble suffisent pour nous lier d'amitié. En échange de je ne sais plus quel objet, il me fait cadeau de son couteau de chasse, dont la gaine porte sa devise écrite en espagnol : « *Qui me cherche me trouve.* »

Beau temps, sans pluie, du 30 janvier au 4 février. Peint le bâtiment, l'intérieur en blanc, l'extérieur en noir, la batterie exceptée. Pluie, avec forte brise du NO les 4, 5 et 6. Temps sec, les 7 et 8 ; orage, le 9. Envergué les voiles, fait les exercices. Installé les parades de garde. Le commandant nous annonce notre départ prochain pour Truxillo et Omoa. Réglé les chronomètres par des hauteurs correspondantes et des angles horaires. — Dévorés par les moustiques, nous sommes forcés de coucher sur le pont ; le soir arrivé, on n'ose pas avoir de la lumière de crainte de les attirer ; chacun fume son cigare dans l'obscurité. Les cigares fabriqués ici ne sont pas tous bons mais dans le nombre il s'en trouve d'excellents ; en général ils sont mal confectionnés et se fument difficilement ; leur arum délicieux, légèrement sauvage plaît autant que celui du meilleur Havane.

Pendant la nuit du 9 au 10, une petite goëlette à l'ancre devant Santo-Thomas, et appartenant à M. Emons, l'un des colons, est enlevée pendant la

nuît par des flibustiers, sans que nos hommes de garde aient pu constater le moindre indice capable de leur donner quelque soupçon.

Nos caisses à eau étant remplies, nous embarquons les chaloupes. — Dans un exercice de voiles, le matelot Wouters largue le palan du chapeau de petit hunier et tombe sur la tente du gaillard d'avant, qui tient bon; il rebondit et en est quitte pour la peur.

La brise du Nord qui régnait depuis deux jours, cesse, le 11; appareillé le soir vers 7 heures. A minuit, entre la pointe Palma et la pointe Pichilico; clair de lune superbe; navigué sous toutes voiles; vers trois heures du matin, mouillé en travers du Rio Dulce. Levé l'ancre à 5 heures; louvoyé; calme; mouillé à 9 heures; levé l'ancre à 10 heures. A midi, relevé le village de Levingston : S $3/4$ E; le cap des Trois pointes : NE $1/2$ E; les Seven Hill : NNO $3/4$ O. Viré de bord toutes les heures. — J'ai de nouveau un peu de fièvre. — A 9 heures du matin du 13, mouillé devant Omoa par 7 brasses de fond devant 35 brasses de chaîne. Salué le pavillon de Honduras de 21 coups de canon. Dans le port se trouve, à l'ancre, une goëlette américaine, taillée admirablement; son aspect tient à la fois de celui du yacht et du négrier. — Le pilote indien Gouang, qui nous a conduit, s'est bien tiré d'affaire; il y a lieu de le recommander.

Le lendemain 14, je descends à terre où, accompagné de M. Masui, je relève la rade et la crique, espèce de petit port naturel dans lequel se trouve la goëlette américaine, que nous visitons en pas-

sant. Construite d'après le plan et par l'ingénieur de l'*Amérique*, ses tirants d'eau sont de 3 1/2 et 9 1/2 pieds. Nous allons dans le fort pour prendre des relèvements; tout y est délabré, en ruine. Les sondages et relèvements effectués, je visite la bourgade, qui a un certain air d'aisance, et où, pour la première fois, je mange une espèce de lézard, pas du tout mauvais. Les femmes d'Omoa sont jolies et gracieuses. Tout à coup le canon retentit, me rappelle à bord. Aussitôt arrivés, appareillé. Nous n'allons pas à Truxillo, nous revenons à Santo-Thomas. Désappointement général. — Les renseignements pris à Omoa nous ont permis de constater que la nouvelle d'un débarquement de 500 Américains, sur la côte, était erronée; notre mission avait pour objet de vérifier ce fait.

Partis le mercredi 15, d'Omoa, vers 1 heure de relevée, par une jolie brise du Nord-Est, ayant toutes voiles et bonnettes dehors, nous naviguons le soir par un beau clair de lune et nous mouillons vers 10 heures, vis-à-vis du Rio Dulce, distance 4 milles, par 9 brasses de fond. A 4 heures du matin, M. Masui se rend au village de Levingstone, dans la gigue de tribord, pour faire parvenir à notre chargé d'affaires, M. de Behr, des lettres du commandant.

Dans la matinée du 16, le matelot Govaert, malade depuis une huitaine de jours, meurt dans un accès de fièvre pernicieuse. — Aussitôt la gigue rentrée à bord, levé l'ancre vers 12 heures 3/4, mis

à la voile ; jolie brise de mer ; mouillé en rade de Santo-Thomas à 5 heures, par 3 $\frac{3}{4}$ brasses de fond. — Immédiatement après, déposé le défunt dans un cercueil construit par le charpentier ; placé le cercueil, recouvert d'un pavillon, dans le you-you ; mis le pavillon en berne. En même temps, fait ranger l'équipage, les matelots sur le pont, les officiers sur la dunette ; l'écrivain d'administration lit à haute voix la prière des morts. Un factionnaire, placé sur la dunette, veille le you-you pendant la nuit.

Le lendemain vendredi, par une pluie battante et temps calme, « j'empoigne la corvée d'aller enterrer le premier d'entre nous qui laisse ici ses os — et d'un. »

A la tête d'un détachement composé de 4 hommes armés, un tambour et un caporal, de 2 sous-officiers, de 3 matelots de 1^{er} classe, 3 de 2^e classe, 3 de 3^e, et 3 mousses, je me rends à terre pour enterrer le mort. Au débarcadère, une civière est apportée par le fossoyeur ; formé le cortège et mis en marche ; une trentaine de colons nous accompagnent. Entrés dans l'église, où des prières sont récitées par le sacristain. Arrivés au cimetière, M. Hardi, l'écrivain du bord, lit de nouveau la prière des morts, puis on procède à l'enterrement. Chacun jette sa pelletée de terre. Tout est dit. — La pluie tombe par torrents.

Les indispositions continuent leur train, dans l'équipage et parmi nous. M. Van Schoubroeck gagne une forte fièvre.

Décidément, dans ce pays, la vie manque de gaieté ;

Il pleut toujours ;

Pas moyen de descendre à terre ;

Les vivres sont médiocres, la viande dure, presque immangeable, et les prix élevés.

Qui se porte bien est mangé par les moustiques, a les bras et jambes couverts de morsures, de sang, malgré que, pour éviter autant que possible ces maudits insectes, on se prive de lumière, le soir, l'on prenne toute espèce de précautions. Étouffer de chaleur ou grelotter de fièvre, plus les ennuis du service du bord, voilà ce qui nous attend encore pendant près de trois mois.

Samedi 18, même temps pluvieux. — Vente des effets du matelet Govaert, parmi l'équipage.

Dimanche, beau temps, belle brise de mer ; inspection par le commandant. L'équipage visite la baie, à la voile, dans les embarcations.

Le lundi matin, par un temps splendide, nous quittons le bord à 6 heures, pour faire, avec le commandant, une partie à cheval dans l'intérieur du pays. Notre cavalcade se compose d'une douzaine de personnes, quelques colons compris. Après avoir suivi une picadure détestable, qui serait impraticable sans la vigueur et le courage de nos chevaux, nous arrivons sur les bords du Rio-Francisco, où nous déjeunons. Dans cette ravissante journée, l'âme enfin se dilate. La vue de ces arbres dont quelques-uns droits comme une flèche, d'une beauté merveilleuse, appartiennent aux essences les plus estimées ; cette atmosphère imprégnée des parfums les plus exquis ; la vie luxuriante d'une nature grandiose, animée par un monde ailé aux formes et aux dimensions les

plus variées, depuis l'insecte imperceptible, silencieux, jusqu'aux bruyants et superbes aras, monde dont le charmant oiseau-mouche et les grands papillons semblent les moyens termes; les sites pittoresques, sauvages que nous parcourons émerveillés; cette succession d'étonnements fait naître en nous les impressions les plus diverses, des impressions à la fois rapides, délicieuses, et solennelles, durables, qui nous retrempent et nous font oublier bien vite les ennuis de toutes sortes de la vie ordinaire, dans ce climat, sur ce sol prodigieux.

Le soir, en rentrant à bord, je reçois une longue et affectueuse lettre de l'ami Sadoine.

Mardi, 21, beau temps, pas de pluie. Exercice du fusil; peint les embarcations; fait de l'eau. Pour la première fois, mangé du veau marin; trouvé très bon; il diffère peu du veau ordinaire.

Le 22, pas de pluie; il semble que nous entrons dans la bonne saison. Exercé les matelots de 3^e classe à la manœuvre des embarcations. Travaillé au plan de la rade d'Omoa. Nous nous décidons à installer une table et de la lumière sur le pont, pendant la soirée.

Beau temps, le 23. Exercice des voiles. Assisté, chez Linche, à une petite séance de magnétisme, avec le docteur de Forchaux.

Temps sec, le 24, forte rosée pendant la nuit. Exercice du canon. Le docteur de Forchaux s'embarque à bord d'une petite goëlette envoyée d'Omoa, pour le prendre, par un des malades auxquels il avait donné des soins pendant notre séjour dans ce port.

Samedi 25, toujours beau temps, forte rosée qui fait descendre le thermomètre jusqu'à 20°; lavage des hamacs et nettoyage général du bâtiment.

Le lendemain, temps sec, le thermomètre atteint 31°. Nous fêtons le carnaval à notre dîner. Le champagne nous donne une bonne inspiration. Nous chargeons MM. Wolter et Van Schoubroeck de faire confectionner des croix en bois de fer, pour être placées sur la tombe de Palmaert, officier d'administration décédé ici à bord de la *Louise-Marie*, et sur celle du matelot que nous avons perdu.

Beau temps, bonne brise de mer, le lundi, 27. Envoyé l'équipage laver à terre ses literies et ses couvertures. Le maître d'équipage et le maître charpentier aux arrêts, un quartier maître aux fers, le premier, pour conduite inconvenante, les deux autres, pour retard de permission.

Le 28, temps pluvieux, bonne brise de mer. Exercice du canon à feu, sans boulet. Aucune étouppille ne rate. Mangé du perroquet et des pommes de rose; le perroquet est coriace, immangeable.

Pluie, le 1^{er} mars. Exercices du canon et du fusil.

Grains, le 2. Exercices du canon, du fusil et des voiles. Nous envoyons, chaque nuit, à la pêche, une embarcation montée par quelques hommes et un sous-officier. La nuit dernière, le maître armurier qui la commandait, au lieu de se livrer à la pêche, alla passer la nuit à terre avec ses gens. Pour ce, il est dégradé. Le maître voilier, lui, est suspendu de ces fonctions pour inconduite. Avec une maistrance aussi pitoyable, il est étonnant que nous

parvenions encore à maintenir l'ordre, la discipline par nous.

Beau temps, le vendredi 3. Fait la théorie aux canonniers. Aéré les effets d'habillement. Une corvée à l'eau et au sable. Exercice des voiles.

Forte pluie, le 4. Don Pillon, un des notables du pays, arrive en rade avec sa goëlette. Le lendemain, il dîne à bord, avec le commandant. Même temps.

La pluie continue le lundi et le mardi. Exercices. Répondu par 21 coups de canon au salut d'une goëlette anglaise ayant pavillon belge au grand mât, pavillon guatemalien au mât de misaine, à bord de laquelle se trouve le gouverneur d'Izabaaal.

Le mercredi 8 mars, beau temps, jolie brise de mer. Thermomètre : de 20° à 30°. Le gouverneur d'Izabaaal nous fait visite, accompagné de sa femme et de l'administrateur guatemalien de Santo-Thomas. Son départ du bord est salué de 7 coups de canon. Exercice du fusil à feu.

Un peu de brume, sans pluie, le 9. La garnison de Santo-Thomas s'embarque à bord d'une goëlette, quitte, dit-on, pour le fort San-Philippe, en emportant, malgré les réclamations des habitants, une des deux pièces d'artillerie de la colonie. Toutes sortes de bruits circulent parmi les colons à l'occasion de ce départ; le plus accrédité explique le fait par la crainte qu'éprouveraient les soldats guatémaliens d'être surpris par ceux de Honduras. Quelques-uns d'entre eux s'imaginent qu'on arme à Izabaaal des goëlettes, à bord desquelles ces soldats seront

embarqués pour venir nous attaquer. Ils nous font rire. Notre confiance les rassure. — Le gouverneur d'Izabaaal s'embarque à bord de son navire. Répondu coup pour coup au salut que nous fait celui-ci en partant.

En général, l'ardeur du climat paralyse l'activité intellectuelle au lieu de l'exciter. Parfois, comme ici, elle enflamme les imaginations, au point de détruire la confiance, d'altérer la sécurité, d'exercer une influence fâcheuse sur le mouvement des affaires. Le rapport, en date du 10 mai 1850, du consul Cloquet, commissaire du roi à Santo-Thomas, se termine par quelques réflexions judicieuses à ce sujet :

« Nous devons déclarer que rien ne serait plus propre à inspirer de la sécurité tant aux colons qu'aux capitalistes, que la présence d'un bâtiment de l'État, la vue du pavillon national. La confiance est la base de toute entreprise lointaine, et l'idée d'une protection immédiate double l'énergie en tranquillisant les esprits.

« Nulle part on n'abandonne des entreprises commerciales semblables à elles-mêmes. Il ne faut, pour porter en peu de temps Santo-Thomas au degré de prospérité qui lui est réservé, que l'entourer de garantie et de sécurité. »

Il est certain que si elle avait possédé une marine bien organisée, jouissant de la considération publique, et par suite exerçant l'influence voulue, la Belgique serait parvenue à se créer à Santo-Thomas un comptoir important. Bien des fautes eussent été évitées ainsi, et l'on aurait pu obvier à la plupart

des mécomptes de manière à en amoindrir considérablement les effets. Il n'était pas besoin de faire de grands frais, d'avoir de grands navires. Un budget de deux millions, une douzaine de petits bâtiments eussent suffi pour fonder ce comptoir, et en même temps pour faire réussir nos essais, à Sainte-Catherine, du Brésil, au Rio-Nunez, pour montrer avec honneur notre pavillon sur toutes les mers, assurer la défense nationale, compléter cette défense, donner à nos agents dans les pays lointains l'aide, le prestige convenables, et fournir à l'industrie privée les hommes, les notions qui lui font défaut et par lesquels des relations commerciales, des débouchés précieux peuvent être établis dans les diverses contrées transocéaniques. Malheureusement une nation jeune, qui se gouverne elle-même, ne voit pas clair immédiatement dans ses destinées. Pressés de jouir des bénéfices de notre situation, de l'exploitation de nos richesses naturelles, des bienfaits de la liberté commerciale, nous pratiquâmes d'une manière absolue la doctrine comode du laisser faire et du laisser passer, sans prendre garde que l'absence de relations commerciales extérieures nous imposait la prudence, l'obligation de faire momentanément des sacrifices afin de nous les procurer. On ne produit bien et à bon marché qu'à condition de produire beaucoup, d'avoir beaucoup de débouchés. La question de réussite revient à une question de débouchés. Les débouchés lointains sont les plus assurés. En Europe, chaque nation tend de plus en plus à se passer de l'étranger, pour les différents produits.

Beau temps, le 10. Placé dans la cale un bloc de maoni d'environ 2,000 kil. Travaillé à l'arrimage des vivres. Une goëlette espagnole vient mouiller en rade. Pendant la nuit, fort vent d'Ouest, pluie.

Temps pluvieux, forte brise d'Ouest avec grains, le samedi 11. Nettoyage général du bâtiment. Thermomètre : de 20° à 24°,50.

Dimanche, 12, inspection, lecture des lois militaires à l'équipage; fait des promotions parmi les matelots.

Le 13, beau temps ainsi que la veille, belle brise de mer, et pluie pendant la nuit. Embarqué la chaloupe; fait de l'eau avec le grand canot. — Le matin, de très bonne heure, nous remontons le Rio-Seco à cheval. Le commandant et la plupart des officiers font partie de cette charmante promenade. Quelques-uns ont leur fusil, d'autres ont un sabre, un pistolet; moi, je n'ai rien. J'ai pensé que je serais déjà assez occupé à admirer la splendide nature, à conduire ma bête et je ne me suis pas trompé. Petits mais vigoureux, les chevaux de Santo-Thomas sont à moitié sauvages. Ils paissent en liberté autour des habitations. On leur jette le lacet au moment où l'on en a besoin. Ce n'est pas peu de chose pour eux de trotter dans le lit de ce torrent desséché qui presque partout se trouve couvert de galets arrondis ayant en moyenne la grosseur d'un œuf de poule. Ils vont pourtant si bien que c'est plaisir à voir. Le Seco porte bien son nom; nous le remontons à une assez grande distance et c'est à peine si nous apercevons un filet d'eau. Notre tapage empêche probablement le gibier de se

montrer; mes camarades en sont pour leurs frais. Comme je les plaisante à ce sujet, M. Perlau, toujours original, tout à coup m'allonge un coup de sabre qui siffle à mes oreilles et abat près de moi une magnifique liane, qu'il avait en vue de se procurer de cette façon. Son espièglerie un peu forte me fait hausser les épaules. Vers midi, nous déjeunons. L'entrain est superbe. Évidemment, les magnificences que nous admirons et l'action du soleil sont pour beaucoup dans notre excitation, car nous n'avons guères pris chacun plus de deux doigts de vin. Heure délicieuse, que vous m'êtes présente, combien par vous je vis, je me trouve de nouveau transporté en ce moment par la pensée sur cette terre incomparable dont l'aspect seul paya Colomb de tant de terribles épreuves ! — Le retour à la colonie se fait lestement. Une demi-heure avant d'arriver, nous faisons une sorte de steeplechase, chacun stimule sa bête, c'est à qui arrivera le premier. Je laisse aller la mienne absolument comme elle veut. Mon cheval a du sang, il part comme une flèche. Les efforts de mes camarades pour me dépasser me font rire aux larmes, je n'ai plus de force et manque de tomber à chaque instant. Cela va si loin que parfois ma position est à quelque 45° au-dessus de l'horizon, j'ai les mouvements d'un homme ivre. Quoique le rire me donne mal au ventre, je ne perds pourtant pas la tête; abandonnant bride et étriers, je me tiens à la crinière, prêt à tout. Mais mon cheval est admirable, sa course régulière au possible me fait triompher quand même. Déjà je suis arrivé et je ne vois pas encore M. Perlau !

Le soir, nous recevons par la goëlette du colon Emonce, qui revient de Belize, des journaux d'Europe du mois de février (1854). On y parle beaucoup, avec mécontentement mais à mots couverts, de la conduite du prince Albert et même de notre roi, dans les affaires d'Orient. — L'opinion publique est une cancanière, incapable de saisir les grands aspects de la vérité.

Le lendemain, mardi, 14, forte brise de mer, beau temps, pluie pendant la nuit. Thermomètre : 22°,50 à 29°. Exercices du fusil et des voiles. Nous avons à dîner MM. Esmenjaud, Aguet, Linch et les aspirants. Arrivé à Santo-Thomas en 1843, avec la première expédition, M. Esmenjaud nous donne des détails intéressants sur les péripéties de notre colonie.

Voici en quelques mots l'historique de notre essai de colonisation :

Le capitaine Philippot est chargé de l'administration pendant 5 mois, de mai à octobre 1843, à la suite de la mort du directeur Simons, arrivée pendant la traversée. Le R. P. Walle préside ensuite, jusqu'en mars 1844, le conseil colonial, formé de MM. le docteur Fleussu et l'ingénieur Delwarde, auquel le consul, M. Cloquet assiste ordinairement. Le major Guillaumot prend alors la direction durant près de huit mois. Sous son administration, le chiffre de la population arrive à son maximum : 767, en juillet. Mais bientôt une sorte d'épidémie sévit fortement. Le chiffre des décès qui pour plus d'un

an ne s'était élevé qu'à 7, pendant ces huit mois atteint le chiffre 100. Ce chiffre diminue peu dans la période de l'administration de M. Dorn; pour cinq mois, il est de 88. L'état sanitaire s'améliore sous celle de M. Bulow. Dans un laps de sept mois, on ne compte plus que 31 décès; il est vrai que la population européenne n'est plus en novembre 1845, que de 258; celle flottante, caraïbes et autres, monte à 83.

Épidémie, disons-nous, pour employer le terme de M. Blondel Van Cuelebroek, le chargé d'affaires, commissaire extraordinaire du gouvernement, qui dressa l'enquête sur la situation des colons déposée à la Chambre des représentants dans la séance du 10 juin 1846.

Le terme est impropre, c'est empoisonnement qu'il faut dire.

Qu'on en juge par la déposition suivante du docteur Fleussu dans cette enquête :

« Je ne m'étonne que d'une chose, c'est qu'avec autant d'éléments destructeurs amenés par la négligence, le défaut de soins, l'indifférence qui ont constamment régné, le mauvais choix des colons, l'encombrement, la malpropreté, l'usage forcé des farineux, des salaisons, des liqueurs falsifiées, les imprudences, les excès de table et des spiritueux si longtemps prolongés, je m'étonne, dis-je, que la mortalité n'ait pas été beaucoup plus forte. »

M. Fleussu ajoute :

« Avec une administration sage et prévoyante, comme on en rencontre dans les colonies établies par les gouvernements, nous eussions eu bien peu

de décès à enregistrer ; les chagrins, les vexations, les mécomptes et les pertes que chaque colon a éprouvés, n'auraient pas existé, par conséquent les maladies morales qui précédaient et accompagnaient toujours les maladies physiques ne les auraient pas conduits au tombeau. »

La déposition du docteur Durant n'est pas moins explicite.

En revenant sur l'influence des affections morales, le docteur Fleussu cite un fait curieux : « Pendant ces derniers mois (d'été 1845), un navire belge de la marine royale est arrivé, les colons ont vu que le pays ne les abandonne pas, que le gouvernement veille sur leur avenir, et c'est à cette pensée plus qu'à toute autre chose que j'attribue l'absence presque complète de morts et de maladies. »

Notre essai de colonisation a été mal conduit.

Il a été mal conduit parce que la Belgique n'a pas de marine, ne possède pas ce moyen d'action indispensable non seulement pour la réussite de pareilles entreprises, mais de toutes les entreprises lointaines. Il faut une marine militaire dans un État où le goût de l'émigration n'est pas inné, afin de se procurer les éléments par lesquels se créent les relations commerciales avec les pays d'outre-mer, les débouchés directs, se fondent des lignes de navigation nationales, de réaliser soi-même les bénéfices d'une situation privilégiée.

Mercredi, 15 mars, forte brise de mer. Branlebas de combat, exercice à feu. L'après-dîner, exercice des voiles. Pluie pendant la nuit.

Dans la matinée du 16, 45 hommes commandés

par un enseigne et un aspirant et accompagnés d'un médecin vont s'exercer au tir du fusil à la cible, à terre. Pluie pendant la nuit.

Pas de pluie, le 17. Exercice des voiles. Travaillé dans la soute aux poudres, fait de l'eau, du bitord, des tresses, etc. Thermomètre : de 22° 3/4 à 28° 3/4.

Samedi 18, lavé la peinture à l'eau douce, nettoyage général, astiqué les pièces. Pas de pluie.

Le dimanche 19, l'équipage visite la baie, dans les embarcations, à la voile ; puis on installe un tir à la cible au fusil, sur l'eau ; ceux des matelots qui atteignent la cible reçoivent une bouteille de vin. — Reçu une bonne lettre de l'ami Sadoine, qui m'apprend la mort du savant et regretté M. de Hemptinne, dont je fis la connaissance par M. Stas, la reprise du service anglais des malles-poste de Douvres à Ostende, par une compagnie particulière, l'arrivée du prince Napoléon à Bruxelles, etc. — Pluie la nuit.

Le 20, dans la journée, beau temps, et pluie dans la nuit. Pendant que nos plus illustres artistes sont employés à peindre le bâtiment à l'intérieur, l'équipage est envoyé dans le Rio-Escobas, où il lave son linge.

Les 21, 22, 23, 24, et 25, beau temps, sans pluie, excepté dans la nuit du 22 au 23. Le thermomètre atteint 32° 1/2. Exercices de toutes sortes. Gratté et galipoté la mâture, goudronné le gréement. Sorti les voiles de leur soute et aéré. Fait la théorie aux canonniers, etc. La garnison de Santo-Thomas est de retour.

Dimanche 26, légère brume. Après l'inspection, quelques hommes sont envoyés à terre en permission. L'après-dîner, un certain nombre vont à la voile dans le grand canot, en promenade; une cinquantaine prennent part à un tir à la cible au pistolet. La cible est fixée au mât du you-you, embossé par le travers du navire; les prix consistent en une demi-bouteille de vin. Pendant ce temps, les officiers se rendent avec MM. Arnbill et Landseer, dans la plantation de ce dernier, au faubourg de l'*Espérance*, où ils placent sur la tombe de Palmaert la croix qui lui est destinée.

Pas de pluie, chaleur étouffante du 27 au 1^{er} avril. Exercices divers. Fait la théorie du matelotage et du canonage aux jeunes matelots. Ceux de 2^e et de 3^e classe passent des examens. Vérifié les inventaires du maître d'équipage, du voilier, du charpentier, calfat, forgeron, armurier. Quelques hommes envoyés au consulat pour y travailler reviennent ivres à bord et sont mis aux fers. Nettoyé le cuivre du bâtiment à l'aide de branches de palmier. Fait du sable et de l'eau. Des lettres de Guatemala annoncent le départ pour l'Europe de M. de Behr, notre chargé d'affaires, qui se rend directement à Bélize pour y prendre la malle-poste. Le consul, M. Cloquet, reviendra avec nous. — Dîné pour la première fois à terre, chez M. Linche, avec MM. Esmenjaud, Van Schoubroeck et de Forchaux.

Le samedi 1^{er} avril, le temps change, violent orage avec pluie. Nettoyage général du bâtiment. L'équipage répare ses effets. Débarqué la grande

chaudière pour la réétamer. Coup de vent du NNO, le lendemain. Éclairs, pluie. 3 hommes occupés à ouvrir des huîtres dans notre pirogue, sont jetés à la mer par une lame qui la fait chavirer. — Les huîtres sont petites, pas mauvaises ; on les recueille aux racines des palétuviers. — Pluie continuelle, le lundi 3. Le thermomètre descend à 22°. Nous retrouvons, avec la température de notre pays, l'énergie, la vigueur. Les moustiques disparaissent, on peut tenir de la lumière le soir, dormir en paix, quelle jouissance !

Le temps reste pluvieux jusqu'au 7 avril. Ce jour-là, il s'éclaircit, le thermomètre remonte à 31°. Dîner au consulat, donné par M. Esmenjaud. Le lendemain, partent nos lettres pour l'Europe ; j'écris à ma famille et à quelques amis. J'adresse aussi une lettre au commandant, pour demander de passer l'examen de lieutenant de vaisseau, au retour. L'étude m'a retrempé, me voilà de nouveau au courant de toutes les parties du service.

Le dimanche, 9 avril, anniversaire du duc de Brabant, pavoisé le bâtiment, tiré 19 coups de canon ; parade et défilé en armes. A midi, bordé la haie, les hommes sur les vergues, répété trois fois le cri : « Vive le Roi ! » Grand déjeuner donné sur le pont, par le commandant, à tout l'état-major et à quelques colons, MM. Esmenjaud, Arnbill, etc. Le gibier est délicieux, le hoko particulièrement. Pas de pluie ; thermomètre : 33°.

Lundi, le consul général Cloquet et le consul

Birmez, arrivés de Guatemala, font visite à bord.

Le lendemain, quelques contestations s'élèvent à propos de la fourniture de viande pour l'équipage, la garnison de Guatemala prenant l'habitude de nous enlever les meilleurs morceaux. Nos hommes sont comme enragés. J'ai grand' peine à empêcher le quartier-maître de service d'aller s'emparer de la caserne, avec les six hommes qu'il commande. Ce quartier-maître est une nature de feu, capable d'un pareil acte, de désarmer d'un coup de main le poste de la caserne et de s'en rendre maître. Je ne puis m'empêcher de rire et en même temps de l'admirer. L'alcade Arnbill cherche à excuser le procédé, dans une lettre que le commandant refuse de recevoir.

— Un détachement en armes, sous les ordres d'un enseigne, va prendre au consulat les archives de la compagnie de colonisation; embarqué ces papiers.

— Le beau temps se maintient; le thermomètre monte jusqu'à 35°. Il change, le 16, jour de Pâques. Après avoir dîné avec nous, MM. Cloquet, Birmez et Coché-Momens se voient obligés de coucher à bord, à cause d'un violent orage et d'une pluie diluvienne.

Le 17, le gouverneur d'Izabaaal, arrivé pour l'affaire Arnbill, arrange cette affaire.

Le temps reste pluvieux; thermomètre : de 19° à 30°.

Par le courrier d'Europe, nous recevons des numéros du *Moniteur belge* jusqu'au 15 mars.

Du 18 au 27, beau temps, pas de pluie.

Adieux du consul Birmez, qui retourne à Guatemala.

Embarqué plusieurs tonneaux de lest en pierres

et placé dans la soute aux vivres du commandant.

Des séries d'observations de la distance de la lune au soleil nous marquent une longitude qui diffère d'environ 12 minutes de celle des cartes.

Un jeune homme de 20 ans, le matelot Van der Linden, malade depuis trois jours seulement, meurt dans un accès de fièvre pernicieuse. Cette fièvre, qui n'a l'air de rien du tout, vous enlève un homme pour ainsi dire par surprise. Le défunt est enterré le dimanche 23, conformément aux règlements, suivant les honneurs prescrits. Plusieurs matelots sont aussi malades, dont un, gravement. Moi-même je suis empoigné. Cela me prend pendant que du pont, je dessine la vue de Santo-Thomas. Quatre grains d'émétique me produisent un effet diabolique, qui me remet sur pied. Nos docteurs montrent beaucoup de dévouement pour leurs malades. Pendant que je suis cloué, mes camarades font ensemble une partie à la cascade de..., mais ils reviennent désenchantés. M. Masui part pour la propriété de M. de Lafaille.

Le 27, violent orage, pluie torrentielle, thermomètre : 35°. Commencé les préparatifs de départ. Enfin ! Le consul général Cloquet vient s'installer à bord, dans la dunette. Les indispositions continuent de plus belle. Orage et pluie chaque jour, jusqu'au dimanche 30, où nous levons l'ancre, vers 5 heures de relevée. Couru sous toutes voiles, par beau temps et joli clair de lune, jusqu'en travers de Sainte-Marie; mouillé par 6 brasses de fond, vers 9 heures, au moment où les vents passent à l'Ouest avec pluie.

Branlebas à 3 heures du matin, appareillé; le temps reste pluvieux; cependant l'on peut prendre des relèvements, dans les éclaircies. A midi, les Zapodillas NNE, la pointe d'Omoa E $1\frac{1}{2}$ S, en travers de l'embouchure du Rio-Montagua; le pilote Gouang débarque. Tout le monde est heureux de se trouver en mer. Hier soir, il y avait bal à la colonie; les passagers exceptés, aucun de nous n'éprouve de regret de ne pas y avoir assisté. Les passagers sont, outre M. Cloquet, MM. Coché-Momens et Bertholin, négociants; Vassau et Birefeld, jeunes gens, l'un de 17, l'autre de 10 ans; et Potter, notre fournisseur de Santo-Thomas.

Mardi 2 et mercredi 3, toujours temps pluvieux; louvoyé continuellement, en vue de terre; l'équipage est éreinté. Le soleil se trouvant à peu près au zénith à midi, nous éprouvons quelque difficulté pour obtenir la hauteur méridienne.

Beau temps, belle brise d'Est, le 4. Viré de bord à 7 $\frac{1}{2}$ heures du matin, tout contre l'île de Rattan. Le bâtiment manœuvre à merveille. La longitude des chronomètres s'accorde parfaitement avec celle des relèvements. L'appétit et la santé nous reviennent; nous respirons avec délices l'air pur de la mer; il reste pourtant encore huit malades dans l'équipage.

Le 5, nous faisons enfin bonne route. — NNE. — Un ris dans les huniers. Courant portant à l'Ouest, de 10' en 17 heures. Le lendemain, le courant augmente, est de 1 nœud par heure. Gouverné ONO pour passer à grande distance du cap Antonio (extrémité Sud-Ouest de Cuba). Calculé des latitu-

des par des observations de l'étoile polaire et du passage au méridien de Spica (épi de la Vierge). Le ciel est splendide, nous apercevons à la fois la Polaire et la Croix du Sud, toutes les plus belles constellations. Le dimanche 7 mai, par le plus beau temps du monde, aperçu dans la matinée l'île de Cuba, du Sud au SE, à grande distance. A minuit, le feu de la Havanne SSE $3/4$ E. La brise faiblit.

Presque calme dans la matinée du lundi, passée en face de la Havanne. La mer est ici d'un bleu pâle superbe, et aussi pure, aussi limpide que l'onde à la nuance indigo foncé, de l'océan. Courant de $3/4$ de nœud portant au SO. La brise se lève du Nord dans l'après-dîner. Navires en vue.

Mardi, 9, en vue du feu de Dobble heades Shot Kays. Densité de l'eau : 1026. Trouvé les corrections données pour les hauteurs d'étoiles, par le Norie français, trop fortes; la latitude méridienne de la lune est exacte. Le soir, le vent force. Pris un ris dans les huniers. Jusqu'à présent, le courant du canal de Bahama ne s'est pas fait sentir. Mais le lendemain, 10, nous observons un courant de $2 \frac{1}{2}$ nœuds portant au Nord. La terre sur laquelle se trouve le feu de Gun-House, que nous avons en vue, est très basse, elle ne se voit guères à plus de deux lieues. Ciel nuageux, toujours bonne brise d'Est. Pris un ris dans la brigantine. Le bâtiment file facilement ses 11 nœuds, aussi dépassons-nous tous les navires que nous rencontrons. A minuit, du 11, sorti du canal de Bahama, entré dans l'océan, le cap au N $1/4$ NE d'abord, puis au NE. Nous avons été drossés par le courant de 35'

en 24 heures, un peu moins que ne l'indiquent les cartes et les instructions nautiques. Les vents donnent mais le tangage nous empêche de mettre des bonnettes. Échangé nos couleurs avec un grand steamer à aubes, américain, qui se dirige vers le canal.

Vendredi 12 mai, temps couvert, bonne brise de l'ESE. Obligé, à cause de la houle, de ne pas forcer de voiles. La mâture, quoique nous fassions, a beaucoup de jeu, surtout les mâts de perroquet. Le beaupré travaille et oscille aussi; cependant les arcs-boutants installés pour donner de l'empâture aux haubans, nous permettent de tenir le foc dehors.

Le lendemain, la mer change d'aspect; de bien foncé qu'elle était hier, elle passe au bleu clair; nous rencontrons de grandes étendues de raisins du tropique; ces indices marquent que nous nous trouvons dans le grand courant, le *Gulf stream*, lequel, ce jour, nous porte dans l'Est d'environ 20' en 24 heures. Observé, le 14, des anomalies dans les températures de l'air et de l'eau qui, à minuit, sont plus élevées qu'à 8 heures, ce qui nous fait supposer que nous naviguons à la limite du courant, dont nous sortons de temps en temps; l'une et l'autre températures sont à peu près de 24 à 25 degrés.

Point à midi du 15 : Latitude : 34°30'; Longitude : 70°49'.

Le 16, le thermomètre descend à 20°. Déjà l'on est obligé d'endosser un paletot; cependant nous

sommes loin encore d'avoir atteint la latitude de notre pays.

Temps couvert avec grains et pluie, le 17; les vents rallient l'Ouest en forçant. Filé plusieurs fois 12 nœuds. La distance parcourue depuis hier est de près de 3 degrés, 90 lieues. Gros temps du SSE, le soir. Mis à la cape sous le grand hunier au bas ris, l'artimon et le petit foc. Une goëlette-yacht en vue, capeyant sous sa voile de goëlette.

Les vents rallient l'Est en diminuant, le 18, et le temps s'éclaircit. Dans le jour, quantité de grands cachalots; la nuit, forte odeur de marais, due probablement aux plantes marines qu'entraîne le courant. Densité de l'eau : 1027.

Toujours vent contraire, le 19. Des changements brusques et fréquents dans la température de l'air et de l'eau semblent indiquer que nous nous trouvons dans le voisinage de glaces. Latitude : $40^{\circ}29'$; Longitude : $58^{\circ}17'$. Courant de $88'$ dans le NE $1/2$ E.

Ici, un feuillet de mon journal manque, mais le point à midi du jeudi 25 mai, jour de l'Ascension : Latitude : $40^{\circ}19'$; Longitude : $52^{\circ}47'$, comparé au précédent, indique que nous avons éprouvé des contrariétés dans cet intervalle. Ce jour-là, après 36 heures d'un calme plat, le soir, la brise s'élève, devient inégale, variable; elle nous fait masquer deux fois.

Temps orageux, le 26. Vers 3 heures de relevée, une trombe sous le vent, qui se dirige dans le vent, vers nous, nous force de laisser porter. Cette colonne d'eau capable d'inonder une ville s'avance avec

une rapidité effrayante. Nous parvenons à l'éviter. On attribue la formation des trombes à la combinaison de plusieurs forces agissant dans certains sens à un moment donné, à des tourbillons de vent suscités par des phénomènes électriques à l'action desquels s'ajoutent ceux de l'attraction. La cause est là sans doute, mais comment agit cette cause pour produire un semblable effet?...

La brise se fixe à l'Est, le 27; très beau temps, et sec au point que j'en ai les lèvres gercées. Le ciel clair, parsemé de petits nuages floconneux, se couvre parfois subitement d'une légère brume qui disparaît de même.

Continué de louver, le dimanche 28; Latitude : 40°14'; Longitude : 50°20'. Heureusement, le *Gulf stream* nous fait avancer, aujourd'hui, de 43', hier, de 37'. Dans l'après-dîner, la brise mollit en ralliant le Sud. Un peu après 6 heures, par un soleil brillant, nous apercevons de légers brouillards s'élever çà et là sur l'eau; cependant la mer unie comme de l'huile, permet à la faible brise de gonfler nos voiles hautes, ce qui nous fait filer encore au moins 5 nœuds; tout à coup un trois-mâts que nous avions en vue depuis quelques heures s'allonge, nous montre des perroquets d'une hauteur prodigieuse, puis ces mêmes voiles s'aplatissant, diminuant de hauteur; lui-même peu à peu disparaît tout à fait pour reparaitre bientôt; — c'est vraiment fantastique — ces apparences étranges coïncident avec un abaissement instantané de 5 degrés dans la température de l'air et de l'eau et avec une diminution de 1 millième dans la densité de la mer; elles annon-

cent à n'en pas douter l'approche de glaces. Malgré le danger qu'elle présente, nous désirons voir la banquise. Quels effets prestigieux de météorologie ne doit-elle pas offrir?

Lundi 29 mai, très beau temps, jolie brise du S 1/4 SE, belle mer. Éprouvé une douce sensation, celle de voir enfin filer le bâtiment en bonne route, après avoir été contrarié par les vents pendant une quinzaine de jours. Il est temps que nous arrivions, le combustible commence à nous faire défaut, nous n'en avons plus que pour une quinzaine de jours. On est forcé de changer les heures des repas, de renoncer à faire du pain et c'est grand dommage, le pain était délicieux. La brise augmente.

Le lendemain, forte brise du Sud, obligé de prendre des ris. De 8 à 9 heures, la mer change subitement de teinte, a la couleur verte de la Manche: nous passons probablement sur un haut fond. Depuis plusieurs jours, une foule de baleines, de cachalots et de marsouins jouent autour de nous. — En mesurant le charbon, on s'est aperçu que nous en avons pour quelques jours de plus que nous ne pensions. En revanche, un courant nous a drossés de 58' dans le NO depuis hier. Pluie continue.

Même temps, avec grains, grosse mer, le 31. Le navire fatigué. Pris le 3^{me} ris des huniers et le ris de la grande voile. Le bâtiment se démène trop pour nous permettre de travailler, mais comme il fait beaucoup de route, l'on est content. Les températures de l'air et de l'eau sont à peu près les mêmes, toutes deux de 18 à 20 degrés.

La brise tombe, le lendemain, 1^{er} juin. Mer houleuse; la houle vient de divers points. Fort courant : NNO 3/8 N, distance : 100'. Le 2, le courant n'est plus que de 15'. Observé pendant ces deux jours des séries de distances de la lune au soleil, dont les longitudes s'accordent avec celles des chronomètres.

Grosse houle de l'Est qui nous empêche d'avancer, beau temps, le samedi 3 juin. La brise se fait de nouveau du Sud. Latitude : 48°38'; Longitude : 31°19'.

Le 4 juin, jour de la Pentecôte, beau temps, belle brise du Sud, grosse houle de l'Est. Un ris dans les huniers. Inspection; lecture des lois militaires à l'équipage. Densité de l'eau : 1,0285.

La brise tombe, le 5, soir.

Elle s'élève de l'ENE, le lendemain.

Devient variable, le 7.

Mollit, le 8. Mis en panne, pour envoyer prendre quelques sacs de charbon à bord d'une goëlette anglaise, qui vient de la Manche, où les vents d'Est règnent depuis une huitaine de jours. Selon le capitaine de ce navire, Rével, Odessa et une autre place seraient tombées entre les mains des alliés. Température : de 11° à 13°. Par suite du froid, du changement de climat, 5 ou 6 hommes ont la fièvre.

Depuis plusieurs jours, le temps est couvert, nous ne parvenons plus à prendre la hauteur méridienne du soleil. En revanche, nous observons celle

de la lune, des hauteurs de l'étoile polaire, qui nous permettent de déterminer la latitude. Le 9, Longitude : $13^{\circ}16'$; Latitude, d'après la lune : $49^{\circ}32'$. Dans la nuit, les vents passent au Nord.

Ils sont du Nord-Ouest, le lendemain, 10 juin. Temps clair, jolie brise, toutes voiles et bonnettes dehors. A midi, sondé : 80 brasses. La brise force. Pour la première fois, nous rencontrons un navire qui nous tient ; c'est un brick comme le nôtre ; à la nuit, nous nous trouvons tous deux dans la même position relative qu'à midi.

Dimanche 11, forte brise du OSO. A $1\frac{1}{2}$ heure du matin, aperçu, de la vergue de hune, le feu tournant de Sainte-Agnès. A $6\frac{1}{2}$ heures, les tours de Léopard : NE $\frac{1}{2}$ Est ; distance : 8'. Constaté une légère erreur dans les chronomètres, qui nous placent de $10'$, 3 lieues environ trop à l'Est. Nous filons continuellement de 10 à 11 nœuds et battons de beaucoup tous les navires. Échangé le salut du pavillon avec une corvette anglaise à hélice. Malgré que le temps reste couvert, nous apercevons distinctement tous les feux de la côte. A 10 heures, le feu (fixe) de Sainte-Catherine de l'île de Whigt, dans le Nord. Nous allons un train du diable.

Les vents passent au SSO, le 12. A $7\frac{1}{2}$ heures du matin, cargué les basses voiles et les perroquets, mis en panne sous le petit hunier, un ris pris, pour embarquer un pilote belge, du cutter n° 7. Passé près de Douvres, montré notre pavillon. A 11 heures, relevé dans le Nord, le bateau feu Sud du Goodwind-Sand. — Contre toute attente, nous avons traversé la Manche en 26 heures, presque

trop lestement, en passant toutefois assez près de la côte anglaise pour reconnaître chaque cap et chaque feu. — Le soir, à l'ancre, devant Flessingue. Le lendemain, 13 juin 1854, mouillé en rade d'Anvers, vers 2 heures de relevée, vis-à-vis de notre petit chantier, près de la *Louise-Marie*.

Nous voici en quelque sorte inopinément de retour chez nous, où, chose étrange, je me trouve, à Anvers, dépaycé, hors de mes habitudes, de mon milieu.

A Ostende, où j'habitai pendant près de six ans, de à 1848 1854, j'étais connu de chacun, chez moi, maître dans mon service, quoique sous les ordres de M. Hoed, à bord du *Diamant*; maître, parcequ'avec mon chef, je savais toujours ce que je pouvais et devais faire et que souvent il me laissait voyager seul, commander.

Ici, c'est bien différent.

De garde tous les trois jours, ainsi que mes camarades, MM. Perlau et Van Schoubroeck, non seulement ce jour-là je passe ma journée à bord, à m'occuper de la tenue du navire et de l'équipage, à faire des exercices, mais les autres jours, je suis tenu d'y rester jusqu'après midi, comme les autres officiers. Le commandant nous oblige même d'y avoir notre table. Nous déjeunons à 8 heures, nous dinons à 2 heures; on n'est libre que vers 3 ou 4 heures. M. Petit commande la station; la présence de la *Louise-Marie*, placée sous ses ordres, excite sans doute son zèle. Le nôtre n'est pas grand. Il serait tout autre si le pays voulait d'une marine. Mais à la manière dont nous sommes traités, aux

lésineries qui s'observent dans les choses essentielles, l'armement, l'éducation de l'équipage, qu'on n'exerce pas au tir, qui reste incomplet, pour la conduite duquel nous devrions avoir une demi-douzaine d'aspirants, à une foule de détails significatifs, nous acquérons bientôt la certitude que le réarmement du *Duc de Brabant* ne constitue pas un essai sérieux, et que si la cour veut d'une marine, le ministère n'en veut pas, n'ose pas en vouloir par crainte de se dépopulariser.


Par un arrêté pris durant notre voyage, la position des officiers de marine sortis de l'école militaire est assimilée à celle des officiers de l'armée de la même origine, je suis exempté de passer l'examen de lieutenant de vaisseau, ayant satisfait à l'examen pratique par celui d'enseigne de vaisseau. Cela me débarrasse d'une corvée.

Immédiatement à notre arrivée, mon excellent ami, M. Stas, s'empresse d'accourir à bord; par lui, je me lie avec un officier du plus grand mérite, le capitaine du génie Brialmont; dans la famille du général Brialmont et chez son gendre, M. Mols-Brialmont, je suis parfaitement accueilli. De plus, je retrouve parmi les officiers de la garnison d'excellents camarades, entre autres le capitaine du génie Ablay, avec lequel autrefois j'avais à Anvers les meilleurs rapports. La plupart de ces messieurs sont occupés à construire une série de fortins autour de la ville, fortins devenus nécessaires par le développement des bâtisses en dehors des fortifications, pour conserver à celles-ci leur efficacité. Souvent je vais les voir sur leurs travaux et me trouve par

eux mis au courant de la « question d'Anvers, » qui commence à surgir.

Une question qui nous intéresse davantage encore, c'est celle de la marine, que tous, nous voudrions voir résoudre définitivement. Les petits journaux parfois s'en occupent ou plutôt ils s'occupent de notre chef, du général Lahure, pour s'en moquer, ce qui ne nous déplaît pas; nous espérons vaguement qu'ainsi les Chambres seront amenées à poser, à notre sujet, le fameux *to be or not to be*, qui décidera de notre carrière. M. Masui, qui possède un véritable talent de dessinateur, nous montre une de ses pochades reproduite par un journal satirique. Notre général est représenté traînant, à l'aide d'un bout de corde, sur un canal, deux petits bateaux pavoisés. Nous en rions d'abord, puis nous réfléchissons et pensons que nous pouvons faire mieux. M. Roose propose de demander qu'il soit statué sur la situation de la marine, par une sorte de pétition signée de tous les officiers et adressée à M. Lahure, avec prière de la signer également et de la transmettre au Ministre. Sa proposition est acceptée. Une réunion a lieu chez M. Wolter, à laquelle assistent aussi quelques camarades de la *Louise-Marie*. On me charge de rédiger la supplique, dont la rédaction est adoptée à l'unanimité. Mais quand il s'agit de la signer, les plus jeunes apposent leur signature avec empressement, quelques-uns des autres hésitent, les chefs refusent; c'en est fait, notre beau mouvement avorte. Furieux, je montre la pétition au capitaine Brialmont, lequel la trouve anodine, me dit de ne pas me décourager, et m'en-

gage d'agir autrement, par des publications, sur l'opinion. Il s'offre de faire paraître une brochure sur la question de la marine, de démontrer la nécessité de cette institution pour la défense d'Anvers, si je lui fournis une note démontrant son utilité au point de vue commercial, des intérêts matériels. Je lui fournis cette note. Il fait sa brochure. Au moment où elle va paraître, nous recevons l'ordre de nous préparer pour un nouveau voyage. Avant de partir, je me décide d'aller moi-même informer M. Lahure de ce qui se passe : que les officiers sont mécontents, veulent une décision, ont cherché à s'entendre, mais en vain, pour prier le ministre d'agir en ce sens auprès des Chambres et lui annoncer l'apparition prochaine de la brochure de M. Brialmont. Il me répond qu'il connaît mieux que nous les dispositions des Chambres à notre égard, que nous n'aboutirons pas. Une discussion vive s'engage alors ; je prétends qu'il ne se préoccupe pas assez de l'opinion, des moyens de la captiver, de réussir. Comme toujours dans ces sortes de cas, nous finissons par garder chacun notre manière de voir. Je dois rendre à M. Lahure cette justice qu'il me permit de m'échauffer, à cause du mobile, de l'intérêt général qui m'inspirait. Il me montra ainsi un mérite que j'ai rarement rencontré depuis.



TROISIÈME PARTIE.

Le 12 décembre 1854, par une bonne brise du Nord-Ouest et pluie continuelle, le *Duc de Brabant* quitte la rade d'Anvers, remorqué par le bateau à vapeur *Princesse Charlotte*; ce bateau nous conduit jusqu'en rade de Hoedejenskerke, où nous mouillons. Appareillé le lendemain matin, vers 9 heures; beau temps, jolie brise du SO; louvoyé jusqu'en rade de Terneuze où nous jetons l'ancre.

Les vents contraires nous retiennent ici pendant près d'un mois.

L'état-major du navire est le même que celui du voyage précédent, à peu d'exceptions près. M. Van Schoubroeck est remplacé par M. Mestriaux, enseigne de vaisseau également. Le docteur de Forchaux débarque, nous n'avons plus qu'un médecin à bord, M. Durant. Je suis chargé des chronomètres, des calculs et des observations.

L'objet de notre voyage est d'assurer, de faire respecter, au Rio-Nunez (côte occidentale d'Afrique), les relations commerciales établies par quelques-uns de nos négociants; de visiter la côte orientale de l'Amérique du Sud, afin surtout de nous enquérir de la position où se trouvent ceux de nos compatriotes qui tentèrent d'établir à Sainte-

Catherine, du Brésil, un centre d'émigration, et des causes de leur insuccès.

La cabine du docteur de Forchaux se trouve occupée par deux jeunes passagers fils, l'un Sayo Salifou, du chef des Nalous, et l'autre, Carimon, du frère de ce chef. Nous les reconduisons dans leur pays, au Rio-Nunez. Le premier, âgé de 9 ans, a la douceur et la grâce de la jeunesse, l'autre est un peu sauvage. Tous deux sont intéressants, intelligents; élevés en Belgique, dans un de nos établissements d'instruction, ils parlent le français et même l'anglais assez couramment.

Pendant la moitié de ce temps passé en rade de Terneuze, il vente tempête de la partie de l'Ouest; nous restons parfois plusieurs jours sans pouvoir communiquer avec terre. Une fois ou deux par semaine, on descend à terre, pour faire une promenade à la campagne. L'équipage est occupé aux divers exercices, et aux approvisionnements, pour le renouvellement de l'eau, du charbon. Le 24, nous recevons d'Anvers, par un bateau pilote, un supplément de un mois de vivres, et, en même temps, l'épreuve de la brochure du capitaine Brialmont, dont mes camarades sont enchantés. Le service de la poste laisse à désirer. Le *Précurseur* nous parvient plusieurs jours seulement après sa publication, les lettres nous arrivent irrégulièrement. J'en reçois une, le 30, bien triste, où l'ami Sadoine m'annonce la mort de sa petite Louise, l'une de ses filles jumelles. Le 1^{er} janvier, en réponse à nos félicitations, le commandant nous dit qu'il espère avec nous voir enfin prendre cette année une

décision sur la situation de la marine, qui n'est pas tolérable. Nous ne recevons pas d'autre visite que celle de M. De Boninge, inspecteur du pilotage belge à Flessingue. Le 7, je vais avec M. Masui, à bord de l'*India*, navire de M. Elsen, d'Anvers, mouillé près de nous, dont nous connaissons le capitaine et le second, MM. Leunink et Nicaise. Dans la soirée du 9, le vent saute au Nord-Est.

Appareillé le lendemain, mercredi, à 8 1/2 heures du matin. En travers de Flessingne, à 11 heures. Bientôt nous devançons tous les navires partis avant nous. Toutes voiles et bonnettes dehors. Le feu de Dunkerke dans le Sud, à minuit. Les vents ralliant le Sud, tenu la côte de France.

Le 11, matin, nous trouvant près de Calais, le temps devient tout à coup brumeux. Mouillé vers 6 heures, par 7 brasses de fond. On entend distinctement tinter la cloche de la jetée du port. La malle-poste anglaise *Queen of the French* nous hèle en passant. Nous allons mouiller plus loin de terre, par faible brise d'Est et même temps brumeux. Demandé à des lamaneurs de Calais qui nous accostent, de venir prendre notre pilote aussitôt que le temps s'éclaircira. Tiré le canon et fait un tintamarre continu, à l'aide du clairon, de la cloche et du tambour, pour répondre aux coups de sifflet des navires à vapeur qui passent près de nous et que nous ne voyons pas. Le soir, vers 10 1/2 heures, la brume se dissipe. Débarqué le pilote à 11 heures et appareillé. Jolie brise du SE. Tous les feux des deux côtes en vue. Gouverné pour passer entre le Ridge et le Vaerne.

Petite brise d'Est, le 12. Passé près de Beachy-Head, à midi ; vu le feu de Sainte-Catherine pendant la nuit. Le lendemain, pris notre point de départ sur la tour du Start Pointe.

Forte brise du SSE, deux ris dans les huniers, le dimanche 14.

Aperçu le lundi, vers midi, au vent de nous, un bâtiment démâté, n'ayant plus que son mât de misaine et paraissant abandonné. Un brick se trouvant en panne près de lui, passé outre.

Madère en vue, le samedi 20. A midi, le milieu de l'île dans le SE $1/4$ E, distance : 5 lieues. La brise tombe. Depuis 4 à 5 jours, nous sommes environnés de navires que nous dépassons tous ; en ce moment, nous en comptons 24.

Le vent passe au Sud-Ouest et le temps se gâte, le lendemain. Éclairs dans l'Ouest, 3 ris dans les huniers, 1 ris dans la grande voile et tous les ris dans la brigantine. Un moment surchargé par un grain violent, le bâtiment prend une forte bande, montre peu de stabilité. Les grands bricks tels que le nôtre, sont appelés des noyades dans la marine française ; ils demandent à être maniés avec précaution.

Ce temps ne dure pas ; le lendemain, nous avons toutes voiles et bonnettes dehors, et nous jouissons déjà d'une douce température : 18° environ. Soirée magnifique.

Le 24, à la hauteur des îles Ténériffe et Palma, dont nous passons à 22 lieues, par un temps qui n'est pas assez clair pour permettre de voir ces îles.

Mercredi 24, les températures de l'air et de l'eau

sont toutes deux de 20 degrés. Latitude : 27°; Longitude : 19°. — Un matelot nommé Delnot a contracté la mauvaise habitude de maltraiter ses camarades, d'abuser de sa force. Le commandant le surprend en flagrant délit, s'indigne et lui administre lui-même une bonne correction. Il se sert à cet effet du bras de misaine, en guise de bout de corde. Ce petit trait de mœurs suffit pour faire comprendre combien la discipline du bord diffère de celle de l'armée, le côté pittoresque de notre physionomie. Le marin se voit parfois obligé de sortir de la règle, d'obéir à des circonstances plus fortes que les prévisions légales, de suivre son inspiration, à ses risques et périls. Ici, la mollesse de notre maistrance révolte le commandant, qui lui montre son devoir en remplissant sa tâche. Nos hommes sont de braves gens ; quand l'un d'eux reçoit une leçon, ils ne s'enquièreut pas si cette leçon est régulière, il leur suffit qu'elle soit méritée pour qu'ils y applaudissent en quelque sorte tacitement. Le coupable est ainsi contenu, porté à se réformer. Jamais je n'en rencontrai gardant rancune. Il existe du reste entre les officiers et les matelots une certaine fraternité, une affection réciproque, des liens réels, basés sur une communauté d'épreuves, que les sévérités brutales auxquelles les chefs sont forcés d'avoir recours ne parviennent pas à briser. J'ai même remarqué que les hommes que j'avais souvent punis ne m'étaient pas les moins attachés. Il faut être juste toujours et se montrer peiné lorsqu'on est inflexible. Les fautes que nous commettons sont moins apparentes que celles du matelot, mais sou-

vent elles sont plus graves et passent inaperçues ; nous ne valons pas mieux que lui. Si grossiers que soient ces hommes et malgré les nécessités auxquelles nous obéissons avec eux, ils comprennent admirablement les sentiments que nous leur portons. Leur dévouement les rend supérieurs aux gens qui s'offusquent de leurs manières. Même dans l'Escaut, chez nous, le service du bord est plus rigoureux, impose plus de privations, à l'officier et au matelot, que le service de l'armée aux militaires ; il en résulte que nous sommes trempés particulièrement. En se pliant à de dures exigences, les énergies se conservent, s'augmentent. La marine militaire est utile pour réagir contre le relâchement. Une foule de faits, dans la dernière guerre en France, attestent cette vérité.

De temps en temps, l'aspect du ciel présente, dans les tropiques, au lever et au coucher du soleil, des magnificences devant lesquelles nul ne reste insensible. Le coucher du soleil, du 25 janvier, et le lever, du 27, sont de toute beauté. Le 26, nous entrons dans le tropique. Température de l'air : 20° seulement ; celle de l'eau est aussi de 20°.

Aperçu terre dans le S 1/4 SO, le lundi 29, à 8 heures du matin. Venu à l'ancre en rade de Gorée vers 2 heures, après avoir couru quelques bordées pour atteindre le mouillage. Immédiatement, un lieutenant de vaisseau arrive à bord, complimenter le commandant, de la part de M. de Mauléon, commandant de la frégate : *Héliopolis*, qui se

trouve en rade, ainsi qu'une corvette de charge : *Bucéphale*, et l'ancienne frégate de 60, la *Vénus*, laquelle sert maintenant de magasin de charbon. Aussitôt après avoir salué le pavillon français de 21 coups de canon, — pavillon français au grand mât — et salué le commandant de la station de 9 coups, — pavillon français au mât de misaine et petit hunier déferlé, — saluts auxquels la frégate répond coup pour coup et sur-le-champ, le commandant Petit fait sa visite à bord de l'*Héliopolis* et au gouverneur particulier de Gorée.

Le lendemain, le commandant de Mauléon rend au nôtre sa visite, ainsi que le gouverneur de Gorée (un lieutenant de vaisseau); M. de Mauléon est accompagné d'un officier d'ordonnance et de son secrétaire. — Pendant que MM. Petit et Roose sont à dîner chez notre consul, M. Bols, et que les autres officiers sont à terre, nous allons, MM. Wolter, Durant et moi, à bord de la frégate française, dont l'état-major nous reçoit cordialement; puis nous descendons à terre, où nous visitons la citadelle, qui domine la ville, et assistons à une danse de nègres, qui ne manque pas d'originalité. Quand je dis la ville, j'exagère; Gorée n'est qu'un rocher, la citadelle en occupe la plus grande partie; son étendue n'égale pas même celle d'une petite ville; cependant on y compte 6,000 habitants. La structure de ce rocher, du côté Nord, est bizarre, les couches sont verticales, ressemblent à d'immenses stalactites et stalagmites qui se touchent sur plusieurs points. L'île de Gorée est distante du continent africain d'une demi-lieue environ.

Mercredi 31 janvier, je pars avec quelques-uns de mes camarades, vers 7 heures du matin, et débarque sur ce continent nouveau pour moi, à Dacar, pour faire ce qu'on nomme une promenade à la grande terre. M. Doize, homme aimable et qui fait des affaires avec nos négociants, nous donne à déjeuner, puis il organise une partie à cheval. Nous visitons les Mamelons et le village de Hann ; ensuite nous traversons un pays sauvage, dont l'aspect ne peut être comparé à celui d'aucun autre ; cet aspect du sol et de la végétation africaine m'impressionne, j'y vois à l'évidence un caractère antédiluvien ; rien de plus étrange que ces arbres immenses appelés baobabs, les plus grands des végétaux connus, dont quelques-uns ont des milliers d'années, et qui, en ce moment dépouillés de leurs feuilles, ressemblent par les formes fantastiques de leurs troncs à d'énormes éléphants. Le but de notre partie est de visiter un village de nègres pur sang. Celui que nous visitons est vraiment sauvage ; les huttes sont des espèces de cônes couverts de chaume ; animaux, porcs, volailles, etc., vivent pour ainsi dire en commun avec les habitants, dont la nudité est à peu près complète. Nous en voyons qui sont en prières, prosternés devant des espèces d'amulettes appelées gris-gris. Dans cette promenade, je fais la connaissance du vin de palme, qui n'est pas mauvais, et de diverses autres productions, arachides, millet, couscous et babouaba. La chaleur pendant cette journée est étouffante, il n'y a pas de brise ; par contre, le soir, à notre retour, la fraîcheur et l'humidité sont grandes.

Durant cette excursion, on embarque à bord de l'eau, que l'on nous envoie, de Hann, dans des embarcations construites pour cet usage. Le commandant de Mauléon est installé comme gouverneur de Gorée et de ses dépendances et salué par les canons de la citadelle. Il continue d'habiter l'*Héliopolis*. Cette frégate, arrivée depuis peu, en est encore à faire sa toilette, à gratter, peindre, goudronner partout.

Le jeudi 1^{er} février, j'invite à dîner, au nom de mes camarades, le consul et M. Doize; ces messieurs me répondent qu'ils ont des empêchements. Les officiers de la frégate française nous font visite. — Pour régler nos chronomètres, je vais à terre prendre des observations sur la terrasse de l'habitation du gouverneur, où je rencontre l'officier de la frégate chargé du même détail, occupé à faire déjà de son côté une besogne semblable. Nous travaillons ensemble. Je dîne à bord de l'*Héliopolis*, puis je fais avec ces messieurs une promenade à Gorée et dans la citadelle. Forte brise, grosse houle; débarcadère d'accès difficile. Le commandant du *Bucéphale* vient à bord. — Il y a chaque jour tir à la cible, au canon, à bord de la frégate.

Vendredi 2, embarqué les provisions, fait les préparatifs de départ. Ici, le poisson est bon et s'achète le soir; les volailles, les œufs, la salade, le pain, les radis, giraumons, olives et figues ne sont pas mauvais non plus; leur prix est raisonnable; celui du lavage du linge aussi; le linge n'est pas trop maltraité. M. Bols, consul, qui s'embarque comme passager, dîne avec nous, ainsi que

M. Doize. Appareillé vers 7 heures. — Quoique le temps ait été souvent chargé, nous n'avons pas eu une seule goutte de pluie pendant notre séjour à Gorée; la chaleur était supportable.

Les vents du Nord nous font rapidement avancer. Vers 7 heures du soir, du 5, mouillé par 12 brasses de fond, à une distance de 4 lieues du cap Vergat, que nous ne voyons pas. Marée. Courant de 1 1/2 nœud portant NE et SO. Pris du poisson.

Au jour, reconnu terre; levé l'ancre. A midi, Latitude méridienne : 10°16'; Longitude chronomètre : 44°14'; les deux mamelons du cap Vergat : E 1/4 S, du monde. Mouillé à l'entrée du Rio-Nunez, à 4 heures, par 9 brasses de fond. Relevé la pointe Dapierre NE 3/4 E; le milieu de l'île Gonzalès SSE 3/4 S; la pointe Kembuto NNO.

Le lendemain matin, à 5 heures, le canot major, approvisionné pour quatre jours et monté par un équipage armé, composé de 8 canotiers et un quartier-maître, commandés par le lieutenant de vaisseau Perlau, se rend à Caniope, résidence du chef des Nalous, pour y débarquer notre consul et les deux jeunes Nalous, Sayo Salifou et Carimon, tous trois passagers à bord. Je demande de pouvoir accompagner M. Perlau. Le commandant me refuse. — La nuit, nous faisons le quart comme en mer.

Le lecteur trouvera peut-être ce récit un peu trop émaillé d'observations météorologiques et de détails techniques. N'ayant rien d'extraordinaire à relater, je suis forcé d'indiquer par ces observations et ces

détails les circonstances de la vie un peu monotone du marin, que j'ai en vue de décrire. La sécheresse qu'on peut me reprocher est en quelque sorte la preuve de ma fidélité, elle donne à ce récit sa couleur, une couleur que je ne dois pas changer pour plaire. Le seul reproche que l'on puisse m'adresser, c'est de ne pas dépeindre, comme elles le méritent, les impressions grandioses produites en moi comme chez mes compagnons de voyage, par les aspects majestueux de la nature que nous admirons. Mais à l'impossible nul n'est tenu. On peut avoir l'âme d'un poète sans en posséder les moyens d'expression. Afin d'obvier à la sécheresse, je donnerai ci-dessous des extraits d'une lettre écrite pendant ce voyage, à mon cousin, M. Vierset-Godin.

A l'entrée du Rio-Nunez où le *Duc de Brabant* se trouve maintenant au mouillage, la rivière a environ deux lieues de largeur; pendant les quelques jours que nous y passons, une jolie brise de mer règne dans le jour; la nuit, l'humidité est grande, il n'y a pas de fraîcheur; le thermomètre marque 30 à 31 degrés.

Vendredi, 9, le grand marabout Carimon, frère du roi des Nalous, fait visite à bord. Il nous apporte quelques vivres frais, 2 montons, du fruit.

Le lendemain, vers 8 heures du matin, le canot major est de retour. Le grand marabout débarque. Nous appareillons. A 11 heures, le cap Vergat dans l'ESE à perte de vue. Bonne brise du NO. Filé 10 nœuds. L'horizon reste comme la côte, chargé de brume.

Dimanche, 11, nous rentrons dans les eaux

bleues et les temps clairs, nous respirons. Thermomètre : 27°. Chaque nuit, je me place sous le tuyau de la pompe de l'avant pendant que l'on pompe et que l'on me jette à la fois sur le corps une douzaine de sceaux d'eau. Le bord aussi a ses voluptés.

Le lundi 12, nous nous régaloons de poissons volants, qui viennent se jeter à bord.

Temps à grains, brise variable, pluie continuelle, le jour suivant. Pris un ris dans les huniers. Nous entrons dans la région des calmes. En 24 heures, nous n'avons fait que 7 lieues. Manœuvré fréquemment.

Même temps, le 15 et le 16. Une foule de dauphins viennent jouer le long du bord. Pas moyen d'en harponner.

Depuis notre départ, nous avons constamment des hommes malades, en moyenne 5 ou 6. Plusieurs le sont gravement. Ils paraissent atteints d'une sorte de typhus lent, espèce de nostalgie et de fièvre qui les minent et dont ils semblent avoir pris le germe à Santo-Thomas. Deux d'entre eux surtout, solidement bâtis mais de complexion sanguine, luttent contre ce mal inconnu.

Dimanche 18 février, nous traversons la Ligne et nous entrons en même temps dans les vents alizés du Sud-Est, ce qui arrive rarement.

Le baptême a lieu le lendemain de bonne heure, à 7 heures et demie. Il ne dure que deux heures. Température de l'air : 29°; de l'eau : 27°,5. Déjeuner froid, excellent, qui vaut à notre chef de gamelle, M. Wolter, force compliments. Beau temps,

belle brise du SSE. Toutes voiles dehors. Soirée splendide. L'équipage est si en train que quelques-uns commettent des sottises, se font punir.

Le 21, nous avons le soleil au Zénith. Latitude : 9° Sud ; Longitude : 30° Ouest. Les températures de l'air et de l'eau ne varient plus ou varient peu. Le calcul de distances observées de la lune au soleil nous place de 18 minutes plus dans l'Ouest que les chronomètres. Amplitude : 10° NO. Le temps change ; pris le ris de chasse. Bonne brise de l'ESE avec grains ; nous filons jusqu'à 12 nœuds.

Sorti du tropique, le 26. Très beau temps, bonne brise du NE, grosse mer ; le navire roule beaucoup. Laisse porter, vers 5 heures, pour un grain qui nous arrive de l'Ouest ; les vents reviennent ensuite au NNE avec pluie.

Vents variables du NE au NO, le lendemain. 3 ris dans les huniers, 1 ris dans la grande voile et le grand foc. Grosse houle du NO. Éclairs dans le SO. Nous voici dans les parages des vents variables ; nous serons bientôt dans ceux des vents d'Ouest.

Latitude : 32°11' ; Longitude : 32°10', le 3 mars à midi. Belle brise d'Ouest. Les courants très variables constatés par les calculs et les observations de ce jour, ainsi que par ceux du 4 et du 5, coïncident parfaitement avec les indications des cartes de Maury.

Gratté la feraille, retouché la peinture, fait la toilette du navire, pour notre arrivée à la Plata.

Quoique la température ne s'élève guères au delà de 26°, qu'il y ait de la fraîcheur pendant la nuit,

le soleil semble plus piquant, plus insupportable que dans les tropiques.

A une quarantaine de lieues de l'embouchure de la Plata, le mardi 6, à midi, par temps clair et bonne brise d'Ouest passant peu à peu au Sud. — En 24 jours nous avons traversé l'Atlantique et passé d'un hémisphère dans l'autre. — Latitude : $35^{\circ}34'$; Longitude : $52^{\circ}4'$. La brise force; pris 2 ris dans les huniers, 1 ris dans la grande voile et la brigantine. A 8 heures : 60 brasses de fond, sable et vase. Couru sur le parallèle du banc dit des Anglais; sondé de temps en temps pendant la nuit. A 8 heures du matin du 7, terre en vue, l'île de Lobos, la Pointe Noire et Maldonado. Courant portant au Nord, d'une vingtaine de minutes, dans la nuit. La longitude donnée par nos chronomètres diffère de $4'$ seulement de celle des relèvements. La brise mollit, devient variable. Le soir, vers 10 heures, aperçu le feu de Florès (à éclipses) et le feu de Montévidéo. Sous les huniers et la misaine; ciel clair, temps magnifique, soirée ravissante. Vers $3\frac{1}{2}$ heures du matin, du 8, mouillé par 6 brasses de fond, ayant le feu de Montévidéo dans le NNO.

A 8 heures, appareillé; louvoyé; presque calme. La brise de mer s'élève vers 2 heures, une belle brise du Sud-Est qui une demi-heure après nous permet de mouiller en rade de Montévidéo, par 4 brasses de fond, ayant le mont Céro dans le NO $1/2$ N, la cathédrale NE $1/4$ E, à $2\frac{1}{4}$ milles du môle, en dehors des navires. Salué le pavillon national de 21 coups de canon. Aussitôt à l'ancre,

les commandants d'un navire de guerre à vapeur américain qui, depuis deux ans, fait l'hydrographie de la côte et d'une corvette brésilienne nous adressent leurs félicitations par un de leurs officiers. M. Petit, notre commandant, s'installe à terre; M. Roose le remplace et M. Perlau remplit les fonctions de 1^{er} officier.

Le lendemain, forte brise de terre; le canot envoyé aux provisions met 2 heures pour attérir. Il est répondu à notre salut d'hier. Un brick espagnol de 20 nous envoie aussi un officier pour souhaiter la bienvenue. Les nouvelles que nous recevons d'Europe ne dépassent pas le 9 janvier. Orage pendant la nuit.

Voici, d'après ma lettre à mon cousin, la relation de ce voyage :

« En mer, à bord du *Duc de Brabant*, le 2 juin 1855.

« Mon cher cousin,

.
« Quoique le temps et les occasions en nous manquant, nous aient empêché d'en retirer tout l'attrait possible, ce voyage n'en est pas moins un des plus intéressants que j'aie encore accompli. En moins de six mois nous avons touché à la côte d'Afrique et visité les principaux ports de la côte occidentale de l'Amérique du Sud. Cette tâche ne pouvait être remplie qu'à l'aide d'un excellent marcheur comme l'est notre brick. Et encore, il va sans dire que nos relâches ont été très courtes, que notre service, la distance à laquelle souvent nous étions mouillés de terre, et ce diable d'argent qui dans ces contrées a bien

moins de valeur que chez nous, ne nous ont pas permis de voir grand'chose. Ordinairement il a fallu se contenter de l'aspect des côtes et d'une visite ou deux dans chaque port. Il n'y a guères eu d'exception qu'à Rio, comme tu le verras bientôt.

« Partis d'Anvers le 12 décembre dernier, nous n'avons pris la mer que le 10 janvier suivant. Les vents contraires nous ont retenus pendant tout ce temps au bas de l'Escaut, en rade de Terneuze. C'était mal débiter. Nous prîmes bientôt notre revanche : le 29 du même mois nous voyait déjà à Gorée. Pour la première fois je touchais à la côte d'Afrique. Mes camarades, qui y ont fait de nombreuses campagnes, m'en avaient si souvent parlé et avec tant d'intérêt que j'étais fort aise de la voir à mon tour, d'étudier chez elle cette race nègre dont les coutumes, les mœurs et les habitudes sont encore aussi primitives qu'aux temps les plus reculés. Ce sont presque les seules populations que le contact des européens n'ait pas changé. Cela est si vrai, qu'un de leurs villages à quelques lieues de Gorée, endroit le plus anciennement occupé par les blancs, est resté absolument ce qu'il était à leur arrivée. Tels nous les avons vus ensemble à dix ans, dans le fameux voyage de *Le Vaillant* qui faisait nos délices, tels ils sont encore aujourd'hui.

« De Gorée nous fîmes voile pour le Rio-Nunez. Nous avions à y débarquer deux jeunes Nalous, fils du chef de cette nation, qui avaient été emmenés en Belgique pour leur éducation. Notre navire tirant trop d'eau pour remonter la rivière, nous mouillâmes à grande distance de terre, avec laquelle nous ne pûmes communiquer. J'en fus au regret, à cause de l'intérêt que présentent ces populations, du commerce qu'elles font avec notre pays, et aussi parce que j'espérais y trouver quelques objets curieux, ainsi qu'on me l'avait annoncé. C'était le seul endroit de tous ceux que nous devions visiter, qui présentât cette res-

source. Aussi pas un de nous ne rapporte une curiosité vraiment digne d'être offerte. Pour ma part, je n'ai qu'une peau de tigre que je me suis procurée à Gorée, et que je te destine.

« Nous reçûmes la visite du grand marabout (grand prêtre de la tribu), oncle de nos jeunes passagers. Il venait nous remercier des soins donnés à ses neveux et nous apporter en cadeau quelques moutons et du fruit. Par son intelligence, il fait exception parmi les siens et jouit d'une grande réputation. Ils en ont fait leur diplomate, rôle dont il s'acquitte si bien qu'il joue assez souvent les blancs qui traitent avec lui. Quoiqu'il parle et écrive l'arabe et s'exprime facilement en anglais, son instruction semble restreinte ; sa finesse, sa sagacité, son astuce naturelles suppléent à ce qui lui manque. Sa suite, ses musiciens surtout nous amusèrent beaucoup. Pendant toute une soirée, ils charmèrent notre équipage, en chantant leurs airs nationaux. Ils s'accompagnaient sur des instruments à corde étranges que nous demandâmes à leur acheter ; mais il ne consentirent pas à s'en défaire.

« Nous partîmes le 10 février du Nunez ; 28 jours après nous arrivâmes à la Plata. Ce n'était pas trop long. Pourtant, j'ai tellement perdu l'habitude des grandes traversées, que celle-ci me parut n'avoir pas de fin ; qu'était-ce cependant, comparée à celles de l'Inde ? Pendant un de ces voyages, nous eûmes l'avantage d'être en mer 340 jours sur 375 ! Mais nous naviguions alors comme on navigue à bord des navires de commerce, chacun avait ses aises et de l'espace ; tandis qu'à bord d'un bâtiment de guerre, si toute chose est réglée et marche ponctuellement, on y connaît peu le confort et le laisser-aller. Malgré cela, les distractions sont à peu près les mêmes ; elles varient aussi d'un quart de pluie à un quart de beau temps, d'une tempête à un calme, de la vue d'une balcine à celle d'un poisson volant, d'une conversation à porte-voix, de navire

à navire, à celle faite par signaux à quelques lieues de distance; de l'aspect d'une terre à celui d'une petite voile blanche à l'horizon, d'un exercice du canon à celui du fusil, du battement de la voile contre le mât, par calme, au craquement de la mâture et du gréement dans un grain; d'un bon dîner pris à l'aise, par une belle mer, au mauvais dîner qui vous chavire entre les mains par gros temps! Si l'imprévu plaît surtout, tu vois que l'agrément ne nous manque pas.

« Revenons à la Plata. Quel fleuve! Dans son embouchure, la Belgique prendrait aisément un bain! Plus haut, sa largeur diminue sensiblement; à Buénos-Ayres, elle n'est plus que de 6 lieues, — la distance de Huy à Liège! — C'est encore beau.

« Nous relachâmes d'abord à Montévidéo, jolie ville bâtie en amphithéâtre à l'entrée d'une belle baie. Comme toutes les villes de cette partie de l'Amérique, Montévidéo conserve le cachet espagnol que lui ont imprimé ses anciens possesseurs. On y voit des combats de taureaux véritablement sérieux; des églises très fréquentées où les dames, pour prier, sont assises par terre, sur des nattes, l'éventail à la main; un clergé nombreux et puissant, malgré ses mœurs peu édifiantes; des habitants ardents, passionnés, divisés en partis politiques intraitables, toujours s'entregorgeant ou sur le point d'en arriver là. Pour jouir d'un peu de tranquillité, elle reconnut, il y a un an, le protectorat du Brésil, qui lui envoya une garnison de 6,000 hommes. Maintenant elle pense à se débarrasser de ces protecteurs trop puissants.

« En faisant une promenade aux environs de Montévidéo, nous fûmes agréablement surpris à la vue du costume des paysans. Rien de plus pittoresque et de plus original: une espèce de manteau de couleur voyante, appelé *punchop*, est leur vêtement principal; il est percé d'un trou dans lequel passe la tête. Un chapeau de feutre

à larges bords, un pantalon court et brodé au bas, des souliers petits et minces comme ceux d'une femme, car ils ont le pied mignon, complètent leur costume. Toujours à cheval, et toujours au galop, ils lancent et manient leur *laço* et de longues perches, pour saisir ou conduire leurs bœufs, avec une adresse et une vigueur qu'envieraient les écuyers de nos cirques.

« Le climat de Montévidéo et de Buénos-Ayres est renommé pour sa salubrité, sa douceur. C'est le même sans doute que celui du midi de l'Europe, de l'Italie et de la Grèce, rafraîchi par des brises régulières souvent très fortes. On rêve à l'émigration dans ces beaux parages, et l'on se demande comment il y a tant de malheureux chez nous, quand ils pourraient trouver ici une vie si bonne, si facile. A quelque distance des villes, on peut acheter une lieue carrée de bonne terre pour quelques milliers de francs. Le bétail y est pour rien et s'y reproduit avec une fécondité qui tient du prodige. Un bœuf coûte 50 francs ; un cheval, de 25 à 100. — Le gouvernement français semble s'occuper de cette question de l'émigration ; depuis trois ans il expédie à la Plata une quantité de pauvres diables qui bientôt ne seront plus nécessaires. Par là, il soulage l'humanité, s'évite des embarras pour l'avenir, accroît le commerce extérieur et augmente l'influence française dans ces contrées.

« Pour la première fois depuis que je voyage, j'ai trouvé hors de l'Europe nos fruits et nos légumes, et, ma foi, tout aussi bons que chez nous. Nous arrivions en pleine saison. Montévidéo nous rafraîchit de ses pêches, poires, pommes, raisins, figues, oranges, bananes, ananas, etc., sans nous donner le choléra. Les maladies sont ici, pour ainsi dire inconnues ; comme le dit un voyageur, les pharmaciens sont réduits à se faire parfumeurs.

« Le 16, nous étions à Buénos-Ayres : grande ville, rade

détestable; les trois quarts du temps, on ne peut communiquer avec terre, les vents étant très forts et les navires mouillés à plus de deux lieues de la ville. Pour débarquer, nous ne fûmes pas peu surpris d'être obligés de nous servir d'un tombereau; c'est ainsi qu'on passe du canot à terre! La population est si occupée de ses guerres et de ses discordes civiles, qu'elle n'a pas encore trouvé le temps de construire un débarcadère. Le port de Buénos-Ayres est cependant un des plus fréquentés et des plus importants de l'Amérique du Sud.

« Notre premier soin fut d'aller visiter les *saladeros*; ainsi se nomment les établissements où les bœufs sont tués. Certainement, c'est une chose curieuse, mais en même temps si dégoûtante, que je ne me sens pas le courage de la décrire. Je te dirai seulement que ces établissements sont au nombre de vingt-cinq; que tous les matins on tue deux cents bœufs dans chacun d'eux; qu'on y voit en peu de temps passer l'animal non seulement de vie à trépas, mais à l'état de viande salée, de viande fumée, de peau, de suif, de graisse, de noir animal, de cornes, de crins, etc. Et puis le sang, les intestins, les déchets, réunis en tas ou recueillis dans des réservoirs, restent exposés au soleil et empestent l'air d'une façon abominable. Cela mérite d'être vu une fois, mais pas deux. Telle est la pureté de l'air, qu'une pareille peste peut exister impunément à une lieue de distance d'une ville de 80,000 âmes sans engendrer de maladies.

« C'est à ce commerce que Buénos-Ayres et Montévidéo doivent leur prospérité. Le bétail est donc tout pour elles; aussi y entend-on parler de troupeaux de 40 et 50,000 bœufs et moutons comme l'on fait chez nous de quelques centaines.

« La ville n'est guère remarquable; tous ses monuments, malgré leur air prétentieux, ne valent pas notre belle église de Huy. Du pays et de la société je ne te dirai rien, n'ayant

pas eu l'occasion de les voir. Les environs de Buénos-Ayres se réduisent à une plaine de 5 à 600 lieues carrées d'étendue, favorable à l'agriculture, à l'élevé du bétail, mais peu intéressante pour le voyageur.

« Les femmes de Buénos-Ayres sont réputées pour leur beauté, et, ce qui n'arrive guère avec ces sortes de réputation, elles le méritent bien. Les habitudes espagnoles, qu'elles ont conservées, leur vont à ravir. On les rencontre le soir, accompagnées de cavaliers ou de vieilles duègnes, en grande toilette, un voile de dentelle noire attaché dans les cheveux et qui, avec leur éventail, qu'elles ne quittent jamais, compose un petit attirail de coquetterie dont elles tirent grand parti. Elles parcourent ainsi les rues et les magasins, fort beaux et très fréquentés, et donnent à la ville, en ce moment, une animation et une physionomie originales, amusantes.

« A notre sortie de la Plata le 29 mars, nous reçûmes, mais sans incident particulier, un coup de vent connu dans ces parages sous le nom de Pamperos et réputés dangereux; le 6 avril, nous jetions l'ancre dans la baie de Sainte-Catherine (Brésil), baie immense qui sépare l'île du même nom du continent américain. C'est un des endroits les plus délicieux qui existe, tant sous le rapport de la situation que sous celui du climat et de la végétation. L'air y est d'une pureté, d'une douceur ravissante, le sol d'une si grande fertilité qu'avec peu de peine on en retire non seulement les productions des pays chauds, mais encore les céréales, les fruits et les légumes d'Europe. Tu sais sans doute qu'il s'y est fait une tentative d'émigration belge il y a quelques années, à peu près à la même époque que celle de Santo-Thomas. La situation avait été bien choisie; si l'entreprise n'a pas réussi, cela provient de la mauvaise organisation de la société de colonisation, du peu d'encouragement qu'elle a rencontré, de la fâcheuse impression que produisait alors dans le public la malencontreuse affaire du Gua-

temala; enfin du mauvais choix d'émigrants qu'on y envoyait.

« Nous avions pour mission d'aller nous enquérir de l'état dans lequel se trouvent ceux de nos compatriotes qui y sont restés. Certaines considérations déterminèrent notre commandant à ne pas se rendre lui-même à la petite colonie belge qu'ils ont fondée (c'est sous ce nom qu'elle est désignée dans le pays); mais nous nous sommes procurés sur leur position des renseignements assez nombreux et assez précis. Grâce à leur travail et à leur courage, tous ces gens qui chez nous étaient presque des indigents, sont parvenus à connaître l'aisance. Ils cultivent nos produits et aussi la canne à sucre et le café, dont ils font leur principal commerce. De petits navires remontent la rivière où ils sont établis, pour prendre leurs récoltes, les transporter et les vendre à Rio. Les personnes avec lesquelles nous en avons parlé, nous en firent le plus grand éloge; c'est surtout leur activité qu'elles admirent; on le comprend, cette activité forme contraste avec les habitudes des habitants. Il paraît que quelques-uns de ces braves gens ont déjà un assez beau pécule, songent à rentrer prochainement en Belgique. Le gouvernement ne ferait-il pas bien de profiter de ce noyau précieux pour engager nos populations nécessiteuses à émigrer? Le premier pas est fait, c'est le plus rude; de nouveaux colons seraient accueillis avec bonheur par ceux-ci. Une partie de l'argent dépensé chaque année en palliatifs à la détresse publique, se trouverait plus utilement employé, semble-t-il, à propager un semblable mouvement. On y pensera peut-être quand la famine, en suscitant des désordres, fera un jour parler haut l'égoïsme et la peur, dont les voix sont seules écoutées aujourd'hui.

« Mais je m'égare; excuse-moi et revenons à nos moutons. Je ne pus faire qu'une visite à Desterro, capitale de l'île et de la province, notre brig se trouvant mouillé à

4 lieues de là. C'était le jour de Pâques. La ville était propre, les habitants endimanchés. La vue de l'herbe, des fleurs et même des arbres qui envahissent les places et poussent jusque dans les rues, nous dit assez que nous étions au Brésil, où la vie est douce et facile. Desterro n'a rien de remarquable ; son cachet est d'avoir un je ne sais quoi d'original, de naïf et d'arriéré qui fait sourire le voyageur. Située entre deux grands bassins de 4 à 5 lieues d'étendue dont l'eau claire et bleue comme son ciel, n'est encore sillonnée que par de petites pirogues aux blanches voiles, elle semble attendre la flotille de navires que sa position maritime et commerciale lui amènera sans doute un jour. Ces bassins comme deux grands lacs, — on n'en voit pas les entrées — sont encadrés de petites collines boisées et riantes, et dans le lointain, par de hautes montagnes, sortes de contre-forts de la chaîne qui traverse le Brésil. Cet aspect vu de Desterro est des plus enchanteur. La nature semble avoir réalisé ici l'impossible, ce que l'on condamne dans les décors de théâtre surchargés.

« La végétation est superbe à l'île Sainte-Catherine et surtout variée. Si luxuriante que soit celle de Santo-Thomas, elle ne présente pas, comme celle-ci, une innombrable quantité de fleurs odorantes qui parfument l'air comme dans une serre. Parmi ces fleurs brille celle de l'oranger. Cet arbre est si commun que les chemins sont parsemés de ses fruits ; on ne se donne pas la peine de les ramasser.

« De Sainte-Catherine nous fîmes voile pour Rio de Janéiro. Qui de nous n'a pas entendu parler de Rio ? Depuis que je navigue, ce nom frappe constamment mes oreilles, accompagné d'exclamations les plus admiratives. C'est le plus beau port du monde, disent les marins ; c'est la plus magnifique baie, le *nec plus ultra* de la nature, disent les voyageurs. J'étais donc bien prévenu et ma curiosité bien

excitée. Dans une pareille situation d'esprit, on éprouve ordinairement des déceptions. Ici rien de semblable. A quelque distance de terre, on remarque d'abord le *Géant*. Six ou sept montagnes vues dans une certaine direction en mer, produisent en effet par leur ensemble l'aspect d'un géant couché sur le dos, d'un immense sarcophage. Deux d'entre elles forment le masque ; une autre en est le nez, nez bourbonien ; le reste composent le buste, les jambes ; la dernière appelée Pain de sucre dont elle a l'apparence, représente les pieds posant sur les talons. Ce Pain de sucre est le côté ouest de l'entrée de la baie ; à l'est se trouve un fort. D'après la tradition, le Géant est le symbole des splendeurs de la nature dans ces lieux privilégiés ; il est aussi celui de la grandeur et de la puissance futures de l'empire brésilien.

« Bientôt après nous franchîmes l'entrée très étroite de la baie ; bientôt aussi l'émotion nous gagna ; transportés d'admiration à la vue de ce merveilleux séjour, nous aurions pu nous écrier, comme le père Denis, le vieux chroniqueur : « Sus, sus, mon âme, il me faut dire ta joie ! »

« Nous étions à peine à l'ancre que déjà nous recevions la visite de compatriotes, car il y en a un assez grand nombre établis à Rio. Nous leur rappelions la patrie ; ils étaient heureux de se trouver sous leur pavillon. Ils nous engagèrent à aller les voir et nous firent, en effet, l'accueil le plus chaleureux. Pour ma part, je reçus de notre consul général, M. Pecher, et de sa dame, l'hospitalité la plus large et la plus amicale. Grâce à leur amabilité, je pus parcourir les environs de Rio à d'assez grandes distances, voir les choses les plus saillantes, les sites les plus remarquables. Je n'essayerai pas de te les décrire, la tâche est trop lourde. Je voudrais seulement te dire le plaisir que j'éprouvai. Nous voyagions de la façon la plus confortable, nos chevaux et nos mules étaient excellents ; plusieurs jours de suite nous avons fait des parties à cheval de 10

et 12 heures, parfois par de grandes chaleurs. Mais comment s'apercevoir de la fatigue en contemplant ces ravins, ces gorges, ces précipices, ces cascades, ces montagnes à pic, ces vastes panoramas vus à plus de 4000 pieds de hauteur, ces lacs, cette végétation, là agreste et sauvage, ici cultivée, groupée pour charmer les yeux ? Quand j'y pense, il me semble avoir fait un beau rêve dont chaque détail m'est si présent à l'esprit que le souvenir doit en être ineffaçable.

« Tout l'état-major du *Duc de Brabant* fut invité par notre consul général, à une partie d'un autre genre, qui avait bien aussi son charme. Il s'agissait d'aller passer une journée (un dimanche) à l'île de Paqueta, située à 4 lieues au fond de la baie. La réunion se composait de familles des principaux négociants allemands, belges et italiens établis à Rio, en tout 150 à 200 personnes. Elle fit grandement les choses : ainsi elle prit à sa disposition un bateau à vapeur, et une des bonnes musiques militaires de la capitale. Le départ eut lieu le matin, vers 10 heures, par un temps magnifique. Nous débarquâmes dans l'île tant bien que mal, car il n'y existe ni quai ni embarcadère, — les dames dans les pirogues, les messieurs sautant à terre à l'aide de perches. — On se rendit d'abord à l'endroit le plus élevé de l'île. Là, sous trois gigantesques cocotiers, se trouvaient dressées deux tables énormes, chargées de mets et de vins auxquels nous fîmes honneur. Puis on se dispersa : les uns pour se promener, les autres pour chercher l'ombre sous les grands arbres, la chaleur étant forte en ce moment. On se réunit de nouveau pour le concert. Les Allemands entamèrent des chœurs qui marchèrent parfaitement ; eux seuls pouvaient réussir ainsi. Le soleil baissait alors sur l'horizon ; une petite brise rafraîchissait l'air. On en profita pour faire le tour de l'île, en cortège, musique en tête. Nous passâmes devant la propriété d'un riche Brésilien ; étonné, il vint à nous, fit connais-

sance, et nous engagea à visiter sa villa. On accepta ; des rafraichissements furent servis ; les uns se répandirent dans les jardins, les autres improvisèrent un bal. Cet imprévu ajouta encore à l'entrain ; malgré l'annonce du dîner qui nous attendait sous nos trois arbres, ce ne fut pas sans peine qu'on nous y réunit. La nuit commençait et quelle nuit ! un ciel étoilé, un air doux et parfumé comme on n'en rencontre que dans ces climats. Des transparents, une illumination bien réussie embellissaient la fête. Les speachs et les toasts ne manquèrent pas ; puis les tables furent enlevées, l'on se remit à la danse. Il était tard quand on songea à se rembarquer. La traversée, par un calme complet, une atmosphère chaude, un clair de lune superbe couronna dignement la journée.

« Le commandant, le premier officier et moi, nous eûmes l'honneur d'être présentés, par le consul général, à L. M. l'Empereur et l'Impératrice, qui habitaient en ce moment, pour prendre les bains de mer, la maison du marquis d'Abrantès, située à Bota-Fogo, délicieuse petite baie, miniature dit-on, de celle de Naples. L'Empereur nous reçut le premier. Il était seul et en grande tenue. C'est un bel homme, mais d'un embonpoint un peu fort pour son âge. Sa figure ovale et aplatie aux tempes, son teint mat et sa belle chevelure blonde rappellent la princesse de Joinville, sa sœur. Il nous parla de notre pays, de notre voyage, et de notre marine, ce qui nous gêna bien un peu. Sa voix est d'un timbre étrange, peu agréable ; son regard est intelligent ; quoiqu'il y ait du maître dans ses manières, il semble peu à l'aise vis-à-vis d'étrangers.

« L'Impératrice appartient à la famille royale de Naples. Si elle n'est pas très jolie, en revanche elle semble posséder les qualités d'une femme d'esprit et de cœur. Elle nous demanda des nouvelles du Roi, de nos princes et de nos princesses ; sa parole est facile, et sa conversation, remplie de tact.

« Tu vois, mon cher, que nous n'avons pas perdu notre temps à Rio. En service, nous avions fort à faire ; outre les occupations journalières du bord, il y avait chaque jour quelques corvées, à cause des stations navales française, anglaise, américaine, brésilienne. Pour saluer les pavillons étrangers et les amiraux, on brûlait de la poudre à scandaliser nos partisans des économies. Et puis c'étaient des visites à rendre et à recevoir à n'en pas finir. En dehors du service, le temps nous manquait pour répondre aux nombreuses politesses qui nous arrivaient de tous côtés, et dont pour ma part, j'ai été accablé jusqu'au dernier moment. Ainsi notre départ ayant été fixé au 1^{er} mai, 5 heures du matin, je me trouvais encore la veille au soir à 8 heures, par un beau clair de lune, avec le consul et sa femme, à 5 lieues de la ville, sur une éminence d'où nous jouissions d'une vue magnifique. Un instant l'inquiétude me prit ; sachant les chemins détestables, je craignis de ne pouvoir arriver à temps à bord. Mais notre voiture était attelée de quatre mules vigoureuses, qui me tirèrent heureusement de ce mauvais pas.

« Je ne t'ai encore rien dit de la ville ; mais de quoi puis-je t'entretenir à son sujet qui n'ait pas été décrit ? On exagère généralement sa beauté, laquelle tient uniquement à sa situation. Malgré ses 3 à 400,000 habitants, son air de capitale, ses magasins qui peuvent rivaliser avec ceux de Bruxelles en nombre et en élégance, son aspect général laisse à désirer. Des rues longues, étroites, certaines habitudes de malpropreté de la population rendent son air lourd, vicié, en font une des villes des pays chauds les moins confortables, les moins saines à habiter pour l'Européen. Aussi les gens riches ont-ils tous une maison de campagne où ils se tiennent de préférence ; ils ne vont en ville que pour leurs affaires. Il faut ajouter pourtant que les rues nouvelles sont comme les roads de Londres, d'une belle largeur, ornées de jolies maisons, la plupart

entourées de jardins, suffisamment espacées les unes des autres, et jouissant d'une atmosphère autrement pure que celle du quartier du commerce.

« De Rio nous nous rendîmes à Bahia. Cette ancienne capitale du Brésil compte encore aujourd'hui 150,000 habitants, malgré sa décadence. Sa situation maritime et commerciale est peut-être aussi avantageuse que celle de Rio ; mais la nature n'y présente pas les mêmes beautés. Bâtie sur le penchant d'une colline qui la divise en ville haute et basse, elle offre néanmoins de la rade un coup d'œil admirable. Nous n'y fîmes pas un long séjour, la fièvre jaune sévissant fortement ; la veille de notre départ, parmi les équipages des navires, 30 hommes dont 5 capitaines succombèrent de la maladie ; proportionnellement, la ville souffrait moins. »

.

Pour compléter ce récit de voyage contenu dans ma lettre à mon cousin, je reprends celui tracé d'après mon journal du bord et mes souvenirs.

Passé la journée du samedi 10 mars à Montévidéo. Visité la ville qui est propre, bien tenue, bien bâtie, d'aspect agréable. Les rues sont larges ; un air pur, plein d'excitations, de charme, y circule librement. Les voitures, les omnibus, le théâtre, les cafés, les hôtels sont tenus comme en Europe. Parmi ceux-ci, l'hôtel de Paris est le meilleur. Le commandant nous y retient à dîner. Nous faisons ensuite une promenade ensemble à la campagne. Je suis frappé à la vue du pittoresque des haies, la plupart formées de grands aloës. Le pays est dévasté par la guerre civile qui vient d'avoir lieu.

On nous montre les restes d'une maison que la mine a fait sauter ; à ce moment, une soixantaine d'hommes faisant partie d'un corps de volontaires s'y trouvaient réfugiés ; tous périrent. Les habitants sont divisés en deux partis politiques, les blancs et les rouges. Ces derniers, actuellement au pouvoir, ont élu pour président de la république le général Florès, lequel se maintient à l'aide d'un corps de troupes du Brésil, évalué à 4,000 hommes, qui sont entretenus par l'État de Montévidéo, en vertu d'un traité approuvé par les puissances. Une convention du même genre lie le Paraguay au Brésil. Celui-ci a une escadre à vapeur dans le Parana et une garnison dans les villes. En outre, il tient concentrées près de Rio-Grande des forces suffisantes pour pouvoir en quelques jours porter secours aux diverses garnisons. Cet état de choses surexcite le sentiment national. On retrouve ici, dans toute sa vigueur, l'ancienne rivalité des Espagnols et des Portugais.

Les populations de la Plata sont d'origine espagnole ; elles affichent une sorte de mépris pour leurs protecteurs, descendants des Portugais. La haine les aveugle, leur mépris est injuste. Les Brésiliens n'ont pas la mollesse qu'ils leur reprochent. S'ils tiennent à leur gouvernement, à l'empire, c'est qu'ils s'en trouvent bien. Le Brésil, pays riche, immense, a de grandes destinées. Pour leur accomplissement, l'union, l'unité d'action sont indispensables, la forme monarchique convient admirablement ; il faut pouvoir résister, à force d'énergie, à l'influence du climat, qui porte au *far niente*, à

l'énervement. Issue d'une famille royale illustre, la dynastie brésilienne donne aux aspirations, à la politique nationale, l'esprit de suite, le prestige désirables. Par la situation topographique de leur pays, les ressources du sol, les populations de la Plata sont douées d'une activité, d'une hardiesse, d'un besoin de liberté qui, mal compris, mal dirigés dégénèrent en turbulence. De là une source d'humiliations et la nécessité, pour avoir l'ordre, la sécurité, le bien être, de se placer sous la protection de voisins jusque-là dédaignés. Les puissances se gardent et avec raison d'intervenir dans les affaires de ces populations; se contentant d'exiger d'elles la garantie des dettes, elles les laissent s'arranger à leur guise avec le gouvernement brésilien. Par suite de ses guerres contre l'État de Buénos-Ayres, du siège qu'elle subit en 1851, Montévidéo a une dette énorme. Aussi frappe-t-elle le commerce de droits considérables : 32 %; à Buénos-Ayres, les droits ne sont que de 6 %.

Le manque de stabilité, de sécurité empêche le mouvement de l'émigration européenne vers les bords de la Plata d'avoir des proportions conformes aux conditions qui lui sont offertes par la beauté du climat et la richesse du sol. Pour activer ce mouvement, Louis Napoléon vient d'acheter, dans le Paraguay, des terrains destinés à pourvoir aux besoins de 4,000 familles. Pendant dix ans, les émigrants en auront la jouissance entière; après ce terme, la propriété leur en sera progressivement accordée, à mesure du remboursement des frais d'acquisition.

Dans cette nuit du samedi au dimanche, où je

couche à terre, la brise du Sud-Est est si forte que le *Duc de Brabant* chasse sur son ancre; on est obligé d'en mouiller une deuxième et de filer jusqu'à 70 brasses de chaîne.

Le lundi, le brick de guerre français, le *Beau-manoir*, mouille dans le port; il apporte de Rio-Janeiro, la nouvelle de la prise de Sévastopol, qui aurait eu lieu le 12 janvier.

Mardi, 13, orage et pluie vers midi. Le commandant compte nous faire remonter le Parana jusqu'à Rosario. Ce ne sera pas une petite corvée; la navigation dans cette rivière, pour un navire à voile, est fatigante et difficile.

Le 14, tout à coup on nous annonce notre départ pour cette nuit. Grand émoi; le linge que nous avons donné à laver ne rentre pas; comment trouver la demeure des blanchisseuses? M. Perlau est envoyé à leur recherche. Après bien des courses, il rentre tard, mais triomphant. Appareillé à 2 heures du matin. Beaucoup de peine pour lever l'ancre. La chaîne glisse, étant enduite de boue pareille à du savon.

Mouillé vers 3 heures, jeudi, entre les bancs : l'Ortiz et le Chico, à grande distance de terre, par calme. La brise s'élève du SO, le soir; elle force, nous chassons; mouillé une deuxième ancre. L'eau de la rivière est douce, mais trouble, couleur jaune nankin.

Appareillé le vendredi, 16, à 7 heures du matin; couru plusieurs bordées. Mouillé vers 5 1/2 heures, en rade de Buenos-Ayres, par 3 brasses de fond, devant 50 brasses de chaîne, à 2 lieues de terre, au

milieu des navires. Déggré les perroquets, passé les guinderesses de leurs mâts. Forte odeur de viande brûlée.

Le lendemain, temps clair, coup de vent (pampero). Le navire dérive. Mouillé la deuxième ancre et préparé la troisième. Tenu bon sur 60 brasses d'une chaîne et 30 brasses de l'autre. Impossible de communiquer avec terre. A 9 heures, en hissant le pavillon, salué le pavillon de Buenos-Ayres de 21 coups de canon. En rade se trouvent plus de 200 navires de commerce de toutes les nations et une goëlette de guerre brésilienne; la plupart ont leurs mâts de perroquet calés et même leurs vergues de hune amenées. Le thermomètre qui avait annoncé le pampero par une baisse, remonte avant la fin du mauvais temps.

Dimanche, 18, fort brise de l'ENE avec violentes rafales. Le navire embarque de l'eau. Levé la 2^e ancre pour la parer. Le commandant descend à terre avec le pilote.

Beau temps, lundi. A notre tour, nous descendons à terre, à l'hôtel de Provence, où l'on est bien et pas cher.

Pour débarquer, l'on se sert d'un chariot qui se paie 5 fr. la course. La plage est de roche; à mer haute, on accoste une sorte de veerdam ou môle, perpendiculairement. La manière d'embarquer les cuirs, pour la cargaison, est singulière; cela se fait d'abord à dos de cheval, qui les transportent ainsi dans l'eau jusqu'à des chalands grésés en goëlette, lesquels ensuite mettent à la voile et les déversent dans les navires..

Quoique les chevaux soient à bas prix dans ce pays, une voiture pour aller visiter les saladeros coûte 200 piastres. Nous en prenons une pour trois personnes, qui nous revient à 35 fr. Le piastre ici vaut un quart de franc.

Au Café de Paris, j'entends parler français par quelques officiers. Je m'approche et demande à l'un d'eux des nouvelles de mon ancien camarade de l'école militaire, Du Graty, qui, si je suis bien renseigné, doit être dans ces parages. Le major comte Ludovic d'Harbourg, auquel je m'adresse, me répond avec affabilité qu'il vient de se battre avec le colonel Du Graty, chef d'état-major d'Urquiza, de l'Entre-Rios, dans une affaire où celui-ci a eu le dessous. Mon ancien camarade, dit-il, s'est bravement conduit et se porte parfaitement. Le major est un homme aimable, avec lequel j'ai du plaisir à causer, et qui me donne toutes sortes de renseignements sur le pays, les habitudes, les mœurs des habitants.

Mardi 20, forte brise du Nord-Est. Brassé les vergues en pointe. Fait notre provision d'eau; à cet effet, nous n'avons qu'à puiser à la rivière; malgré la grande largeur de la Plata, ses eaux sont parfaitement douces; la marée qui se fait sentir ici avec force, ne parvient pas à les altérer.

Le jeudi 22, gros vent d'Est; nos communications avec terre sont interrompues.

Le lendemain, une corvette américaine de 22, à batterie barbette, la *James Town*, vient mouiller en

rade. Étant de corvée ce jour-là, je suis chargé d'aller adresser au commandant les compliments et offres de service, de rigueur ; j'en rapporte des nouvelles d'Europe jusqu'au 9 février et aussi un sentiment de tristesse : la perfection dans le service qui s'obtient sans peine à bord de ce navire, nous ne parvenons pas à la réaliser chez nous, malgré nos efforts. On n'arrive pas d'un coup à la perfection. Mais lorsqu'on a en soi l'instinct divin, à la longue on finit par triompher.

Mis à la voile, le dimanche 25 mars, par une belle brise d'Est ; le soir, mouillé, quand la marée devient défavorable.

En rade de Montévidéo, le mardi 27 ; fait nos provisions. Payé 1,600 francs au pilote pour l'aller et le retour de Buénos-Ayres.

Appareillé à 5 1/2 heures du matin, le jour suivant, par bonne brise du Nord-Ouest. Le phare de Florès dans le Nord, à 8 heures. — Pris notre point de départ à 2 heures : île de Lobos Nord, distance 3 lieues.

A 18 lieues du cap Marta, le 3 avril, à midi.

Le lendemain, tempête du SO. Mis à la cape.

Jeudi 5, aperçu l'île de Sainte-Catherine, vers 4 heures de relevée. Forcé de voiles et mouillé par 9 brasses de fond, vers 8 heures, entre la pointe Para, la petite île d'Alvoredó et la terre ferme.

Levé l'ancre à 6 heures, le lendemain ; louvoyé ; mouillé dans la baie de Sainte-Catherine, à l'entrée Nord, vers 2 heures, par 3 brasses de fond. Relèvements : milieu de Anhatomirim : NE 1/4 E ; pointe Sud du Grand Raton : SE 3/4 S. Mis le

pavillon en berne, à l'occasion du vendredi saint. Pluie, le soir.

Le jour suivant, le commandant part pour Desterro, capitale de l'île et de la province de Sainte-Catherine, dont nous sommes à plus de 4 lieues, que l'on aperçoit à peine dans le lointain. Rien ne nous empêchait d'en approcher cependant : à une demi-lieue de la ville, il y a encore 4 brasses de fond, et notre tirant d'eau est à peine de 2 brasses et demie. Temps superbe; jolies brises de terre et de mer.

Visité Desterro, dimanche. Descendu à l'hôtel do Vapor. Quelques églises et l'hôpital seulement méritent d'être remarqués. Par contre le pays est d'une magnificence indescriptible. Malgré sa richesse naturelle, la beauté de sa végétation, il reste presque inculte; ses habitants manquent absolument d'activité. C'est sans doute à cet énervement de la race blanche, qu'il faut attribuer le verbe haut que prennent les nègres dans cette localité. A l'hôtel, je fais la connaissance d'un fils du fameux Rosas, le dictateur de Buénos-Ayres. Le hasard me procure celle de deux Belges, un cordonnier et sa belle-sœur, qui tient l'hôtel du Commerce. Par eux, j'ai des nouvelles de nos émigrés.

De toute l'entreprise de M. Van Lede, de Bruges, entreprise d'ailleurs des plus louables et faite par un homme capable qui malheureusement n'a pas été secondé, il reste un groupe de travailleurs bien famés dans le pays, sur les bords de l'Itajajy ou rivière Tajay, groupe nommé colonie belge, et qui est en pleine prospérité; ces braves gens se tien-

nent entre eux ; ils ont pour voisins des Allemands, formés aussi en colonie ; plus bas est une autre colonie, appelée brésilienne. A l'embouchure se trouve un village belge. Cette embouchure est située entre le 26° et le 27° degré de latitude, par conséquent en dehors des tropiques. M. Lebon, un de nos compatriotes qui ont habité Santo-Thomas, y est établi. Il y fait le commerce, à l'aide d'une petite goëlette qu'il commande lui-même et qui navigue sur Rio.

Cette journée passée à Desterro compte parmi mes plus agréables non seulement de ce voyage, mais de tous mes voyages.

Lundi 9 avril, pavoisé, inspection en armes, salué de 19 coups de canon l'anniversaire du duc de Brabant. Après le dîner, nous allons à la terre ferme, à la voile, visiter le village de San-Miguel, qui mérite d'être nommé le pays des oranges et des citrons ; cependant la culture y est presque nulle ; les céréales, dit-on, n'y réussissent plus, probablement par faute de soins. Pâle, chétive, étiolée, à cause sans doute de son manque d'activité, la population semble appeler pour sa régénération les flots de l'émigration européenne, un sang généreux. D'une timidité extrême, les femmes osent à peine se montrer. Par contre, nous admirons une jolie cascade et respirons avec ivresse un air rempli de parfums.

Mardi 10, le commandant se rembarque. Abandonnant le projet d'aller lui-même visiter notre petite colonie, parce que le voyage est coûteux et qu'on lui a refusé de l'indemniser des frais qu'il

ferait pour cet objet, il a comme nous, tant bien que mal, recueilli des renseignements.

Fait nos provisions, le 11. Le poisson est à bon marché et la viande aussi, mais d'une seule sorte, le bœuf; à la vérité, elle est excellente. Parmi les fruits, la banane, l'orange, le citron et l'avocat, fruit à gros pépins qu'on mange comme une crème, sont presque pour rien.

Les nuits sont fraîches, en cette saison, dans la baie de Sainte-Catherine et aussi dans l'île et dans la province de ce nom. Pendant notre séjour, le thermomètre descend à 16° et ne monte pas plus haut que 29°.

Appareillé le 12, à 6 heures du matin, par une petite brise d'Ouest variable.

Le 13 et le 14, brise du SO variable, qui passe à l'Est, le dimanche 15. Ce soir, vers 10 heures, aperçu le feu de l'île Razor dans le NNE.

Lundi 16, couru deux bordées, puis fait route vers l'entrée de la baie de Rio-Janeiro. Mouillé sur la rade de guerre, vers 2 1/2 heures. Salué le pavillon brésilien de 21 coups de canon, le pavillon du contre-amiral français de 9 coups, celui du chef de la division brésilienne de 7 coups. Reçu les visites de félicitations. Sur la rade se trouvent les frégates stationnaires : *Constitution* (brésilienne); *Poursuivante* (française); *Madagascar* (anglaise), plus des avisos, des bricks, etc.

Le lendemain, le commandant fait ses visites officielles aux commandants des bâtiments de guerre, aux autorités, à notre consul. — Les charpentiers à remplacer un bordage de la préceinte de babord

sous les grands porte-haubans. Une corvette française de 32 venant de Bahia, où elle est restée un mois en rade sans pouvoir communiquer avec terre, à cause de la fièvre jaune, et une corvette anglaise de 32 également, venant de Sidney, mouillent sur rade.

Le mercredi 18, le consul général, M. Édouard Pecher, devant faire officiellement sa visite à bord, je reçois l'ordre d'aller le prendre, de mettre le canot du commandant à sa disposition. Je me rends donc à ses bureaux à l'heure indiquée, en petite tenue habit, épaulettes, sabre et chapeau. Le consul n'y est pas. J'en ai de l'humeur. Malgré que M. Pecher soit le cousin de M. Sadoine, par lequel je fis sa connaissance à Ostende, et qui m'a chargé de lui adresser ses compliments, le retard qu'il apporte me met aussitôt en froid avec lui. Pendant le trajet de ses bureaux à bord, je garde un mutisme presque complet. Sa visite est saluée de 9 coups de canon. Stimulé peut-être par ma contenance, M. Pecher se montre pour tous les officiers d'une amabilité extrême, à laquelle, pas plus qu'un autre, je ne résiste, il exprime dans les meilleurs termes, avec chaleur et sincérité, son désir de nous être agréable pendant notre séjour à Rio, dont il tient à nous faire connaître la beauté, particulièrement celle des environs. C'est une des natures les plus sympathiques, un des cœurs les plus généreux que j'aie rencontrés. En le reconduisant à terre, je romps la glace immédiatement. Loin de m'en vou-

loir de ma bouderie, il m'invite à dîner chez lui pour le surlendemain. — Pendant la journée, les divers commandants des navires de guerre font visite à bord.

Le lendemain, sur ma garde, temps pluvieux, lavage du linge, exercice du fusil; à peindre et à goudronner le gréement; départ de la corvette anglaise. — La baie de Rio-Janeiro est située par 23° de latitude, à la limite du tropique Sud; la marée s'y fait sentir assez fortement; observé jusqu'à 2 et 3 nœuds de flot et de jusan.

Vendredi, 20, dîné chez le consul général, à sa maison de campagne. M^{me} Pecher est fille de M. Catteaux-Wattel, l'armateur renommé d'Anvers; comme son mari, elle fait honorer le nom belge à Rio; j'ai eu l'honneur de la rencontrer pour la première fois au mariage de M. Sadoine; l'accueil que j'en reçois est des plus gracieux. Le soir, pour rentrer à bord, je prends un canot qui me coûte 1,000 reis : 3 francs. Le reis est une monnaie fictive, à laquelle on s'habitue difficilement.

Le 21, une frégate contre-amiral anglaise, de 40, vient mouiller en rade. Salué de 11 coups de canon, comme les autres navires de guerre; mis notre monde dans les bas-haubans pour faire entendre 3 hourras de bienvenue.

Dimanche, 22, dîner de 30 couverts chez le consul général, auquel tout l'état-major du *Duc du Brabant* se trouve, l'officier de garde excepté, et où nous faisons la connaissance des principaux Belges et de quelques autres personnes établis à Rio : MM. La Rivière, Paridan, Paquet, Van Hoogstraet,

Wiener, Clesinger, Stokmayer, Castagnac, de Kemetter, etc. Le prix des voitures est assez élevé ; celle que nous prenons à quatre pour cette partie, nous coûte 54 francs. Rentré à bord vers minuit, non sans difficulté ; la houle est forte ; toute la journée, il a venté grand frais.

Le consul est très aimé à Rio et mérite de l'être. On me cite de lui un trait qui le dépeint entièrement. Le second d'un de nos navires de commerce avait sur les bras une mauvaise affaire, pour avoir fait justice lui-même, en frappant violemment un nègre pris en flagrant délit de vol de la marchandise à bord. Le coup ayant occasionné une blessure grave, le second se trouvait emprisonné, allait, probablement, être sévèrement condamné, sa carrière ainsi était en quelque sorte brisée. M. Édouard Pecher se dévoua. A force de démarches, en payant de sa personne et de sa bourse (3,000 francs), il parvint à obtenir la libération du marin. Aux qualités du cœur, M. Pecher joint celles de l'esprit. Si un jour nos Chambres se décident à créer un ministère du commerce, nous espérons qu'on utilisera son expérience et ses heureuses aptitudes en le plaçant à la tête de la nouvelle administration.

Le jour suivant, une triste scène se passe à bord. Tous les chirurgiens français de la rade nous arrivent, pour prêter leur concours à M. Durant, qui doit amputer la jambe malade du matelot Beekelaer. L'opération se fait dans l'entrepont, sur une table dressée à cet effet. Étant de garde, j'observe du pont ce qui se passe. Pas de cris, quelques gémissements. Ce qui m'impressionne, c'est le

bruit de la scie, et la longueur de l'opération. Au dire de ces messieurs, cette opération a pourtant bien marché. Très soigneux, en toutes choses, notre chirurgien-major est en outre dans son service d'une grande habileté. L'après-dîner, le contre-amiral anglais fait sa visite à bord.

Mardi, 24, je reçois une invitation du consul pour une partie à la Tijouk, mais cette partie est remise à cause d'une autre qui a lieu le lendemain à bord, où nous avons à dîner quelques compatriotes, entre autres MM. Paridan, Paquet et Bleyfus. Je descends à terre avec nos invités et vais coucher chez M. Pecher.

Le lendemain de bonne heure, vers 7 heures et demie, nous partons à cheval, le consul, sa femme et moi, suivis d'un nègre, chargé de nos provisions. Le début de cette journée n'est pas gai; ma monture a le trot si dur que bientôt je n'en puis plus; mais le nègre nous rejoint, je la change contre la sienne et m'en trouve bien. D'ailleurs nous montons, le chemin a la pente forte, il ne s'agit pas d'aller toujours de ce train; et puis plus loin, nous aurons des mules; finalement, nous reviendrons en voiture. Cela n'empêche pas que déjà je suis brisé, — brisé mais heureux de toutes ces belles choses que j'admire, de tous ces incidents charmants qui nous arrivent; — certainement, le marin et le cavalier, c'est tout deux.

Nous faisons une première halte à la maison de campagne de la respectable famille Clesinger, près de la Tijouk. La Tijouk est une montagne élevée près de laquelle nous passons à une certaine hau-

teur. A cette hauteur, sur cette route se trouvent une foule de villas. L'air y est pur et les sites ravissants. Ce qui me frappe chez M. Clesinger, c'est un arbre majestueux, un tamarinier comme je n'en ai jamais vu. Près de là, nous visitons une cascade, que plus tard la Giessbach, du lac de Brienz, ne parviendra pas à me faire oublier. Nous voici de l'autre côté de la Tijouk, nous descendons jusqu'à un riant village où nous déjeunons quelque peu. Ici nous laissons nos chevaux, nous prenons des mules. Dans un sentier étroit, au milieu de champs où nous nous suivons de près, je vois tout à coup un serpent sous la mule de M^{me} Pecher ; le pied de la mule l'effleure ; il s'enfuit ! Heureusement que je n'ai rien dit ; si j'avais laissé échapper une exclamation, Dieu sait ce qui serait arrivé ! Le sentier conduit à un lac, que nous traversons dans une pirogue, assez large pour nous contenir tous, nos bêtes exceptées bien entendu. Ce moyen de locomotion me plaît infiniment. Pas loin de là, nous nous trouvons en face de la mer, de la belle et grande mer bleue, de l'océan, au Sud-Est de la baie de Rio, sur une plage superbe. A cette vue, le consul et moi, nous éprouvons une tentation, le besoin de nous plonger dans les flots caressants. Pendant que M^{me} Pecher s'occupe dans une cabane de pêcheur d'un nouveau déjeuner, à prendre après le bain, nous entrons bravement dans l'eau, malgré certaine appréhension de nous y trouver en mauvaise société, dans la compagnie des caïmans et des requins.

Retrempés par ce bain et ce déjeuner délicieux, nous reprenons le voyage avec entrain. Le chemin

est tout autre maintenant, nous faisons le tour de la montagne dite Gavia ou Géant; il est des plus pittoresque; parfois encaissé, taillé dans le roc, et d'autres fois ouvert, comme accolé à la mer. Tant de beautés d'ordres différents commandent une attention soutenue. Aussi arrivons-nous fatigués, vers 7 heures, au jardin botanique. Un beau clair de lune permet de distinguer encore les objets et même il leur donne une teinte poétique, qui fait doucement rêver. Le jardin botanique est situé près de la petite baie de Bota-Fogo, à moins de deux lieues de la capitale; il n'offre rien de remarquable sinon une allée de palmiers droits comme les colonnes d'un temple indou ou égyptien, dont elles ont l'aspect, un aspect saisissant. En face du jardin botanique se trouve un restaurant où nous dînons. Assez tard dans la soirée, nous rentrons en ville. Nous nous séparons chez M. Paquet, où je passe la nuit parce que je dois être le lendemain de bonne heure à bord pour prendre la garde, et que la campagne du consul est loin du port.

Le vendredi 27, transporté à l'hôpital de la Miséricorde le matelot Beekelaer dont la jambe a été amputée. Embarqué le grand canot. Pour pouvoir écrire à l'ami Sadoine, je remets la garde à M. Perla.

Partie à cheval et picknik au Corcovado, le samedi 28. Nos chevaux vont très bien, la partie ne laisse rien à désirer. Le Corcovado est un mont imposant, majestueux, élevé, situé près de Rio; on

arrive à son sommet par un chemin carrossable jusqu'à mi-hauteur, qui ensuite n'est plus praticable qu'à cheval ou à pied. Ses flancs peuplés de jolies villas, présentent une foule de sites agrestes et charmants. Du sommet, assez aigu, en forme de nez recourbé, on jouit d'un panorama immense, splendide. Au loin les Algues, chaîne de montagnes qui se terminent au fond de la baie de Rio en pointes ayant l'apparence de gigantesques tuyaux d'orgues, dont la teinte bleue pâle encadre admirablement le paysage aux tons vigoureux et se marie à ravir avec le ciel éclatant; la vaste baie, parsemée d'îlots verdoyants et de petits ports aux contours harmonieux; l'entrée de la baie, dont les lignes grandioses se dessinent nettement, chaudement sur le superbe océan; à nos pieds la capitale du Brésil, la grande ville, le port, les navires, petits comme des embarcations; derrière nous, la Gavia, la Tijouk, un pays qui n'en finit pas, sillonné de points blancs, d'habitations. Pour mieux en quelque sorte se délecter, s'assimiler, graver en soi tant de beautés, un air vif, embaumé, plein d'excitations fait vibrer notre être, donne à nos sens toute leur puissance.

Au retour de cette excursion, je descends fatigué chez M. Paquet, où je m'endors. On me réveille pour que je m'habille. Il s'agit d'aller à Bota-Fogo, à la villa où l'empereur prend les bains de mer et doit nous recevoir. Le commandant, le second et moi, nous avons l'honneur de lui être présentés ainsi qu'à l'impératrice, par notre consul général. L'accueil que nous recevons est des plus sympathi-

que, des plus distingué. Évidemment, c'est la Belgique qu'ils se plaisent ainsi à honorer. Ce n'en est pas moins flatteur pour nous.

Le lendemain dimanche, il s'agit d'autre chose. Une réunion nombreuse qui doit aller passer la journée à l'île de Paqueta et à laquelle tous les officiers du bord sont invités, mais où seul je me rends avec M. Hardi, a lieu le matin à l'hôtel Pharo. Ce voyage en bateau à vapeur, par un temps magnifique, d'une société de gens du monde, composée de 150 personnes, dans lesquelles bon nombre de jeunes et jolies personnes, des éléments variés et de *great attraction*, une bonne musique militaire et des chœurs bien dirigés, donnent l'élan s'accomplit sans être troublée par aucun incident regrettable. Je rentre à bord le soir un peu avant minuit.

Lundi, 30, visite à bord de M. Pecher, de sa femme et de leur petite fille Julie. Je descends à terre avec et chez eux, où je dîne, après quoi, nous faisons ensemble une dernière et charmante excursion à Notre-Dame da Penha, en voiture à quatre mules. — Levé l'ancre et amarré le navire sur un corps mort.

Le lendemain 1^{er} mai 1855, belle brise du Sud au SO ; vers six heures du matin, largué les amarres, mis toutes voiles dehors, pris la mer.

A midi, le cap Frio dans l'ENE 1/2 E ;

Zéro degré de variation.

Mon séjour à Rio-de-Janeiro est une des belles pages de ma vie. L'accueil plein d'effusion, de générosité que je reçus de plusieurs compatriotes, de

MM. Paridan et Paquet, surtout de notre consul général, **M. Pecher**, et de sa femme, cet accueil me remplit de reconnaissance; je suis heureux de pouvoir la leur exprimer.

Navigué par beau temps et jolie brise du Sud-Est, variable. A minuit et demi du jeudi 10 juin, le feu tournant de Bahia dans le NO, distance : 20'. Mis en panne à 1 heure, 2 ris devant, 1 derrière. A 4 heures, fait route par faible brise du SO. Louvoyé; temps à grains, pluie.

Vers 5 heures, mouillé en rade de Bahia, par 20 brasses de fond, le phare dans le SO $1/2$ O, et le fort Marcello NE $1/4$ N. Salué le pavillon brésilien de 21 coups de canon et celui du contre-amiral de 9 coups. — Le feu de Sant-Anthorivo a 2 éclats blancs pour 1 rouge. — Les dernières nouvelles d'Europe sont du 8 avril. On se prépare, dit-on, à livrer l'assaut à Sébastopol pour le 3 avril. Avènement chez nous d'un ministère catholique. Ecrit à **M. Pecher**. — La fièvre jaune sévit fortement dans les équipages de la rade. Embarqué de l'eau. Le lendemain, je descends à terre.

Quoique immense, la baie de Bahia est sûre, mais il faut mouiller très près de terre. La ville est belle, pittoresquement bâtie sur une colline à pente raide, qui la divise en ville haute et basse. On y voit de gigantesques nègres porter de lourds fardeaux d'une partie à l'autre, en chantant, et comme moyen de transport, se servir de chaises à porteurs. Le panorama dont on jouit sur la hauteur ne présente pas des beautés comparables à celles des environs de Rio ni même de Desterro. Sur cette hauteur se trouve

le jardin botanique, jolie promenade où le beau monde se réunit vers 5 heures, pour entendre un orchestre pas trop mauvais. Cette réunion a une couleur locale intéressante. A Bahia, l'on confectioneer des objets de fantaisie en plumes, dont il est fait un commerce assez étendu. Pour nous en procurer, nous entrons dans un couvent qu'on nous indique, mais je n'en trouve pas de mon goût. Les cafés sont suivis, on peut s'y rafraîchir de toutes manières et à des prix raisonnables. Je fais la connaissance du capitaine Meulenaere, de notre marine marchande, et de M. Masi, compatriote établi à Bahia.

Fait nos provisions ; acheté, à bon marché, quelques singes et perroquets ; parmi les fruits, les oranges surtout sont délicieuses et énormes, il convient aussi de distinguer ce qu'on nomme le *fruta do condé*.

Mardi, 15 mai, vers 6 heures du matin, nous appareillons sans regret, tant l'on entend parler à Bahia des ravages de la maladie.

La marée se fait aussi sentir dans ce port, mais avec moins de régularité que dans celui de Rio. Le jusant est fort, le flot presque nul.

En quittant Bahia, nous rencontrons des vents d'ESE qui pendant cinq jours nous obligent de louver. — Organisé les rôles de combat.

Le lundi 21 mai, par beau temps et bonne brise du SSE, aperçu à 8 heures du matin la terre dans le NO. A midi, le phare de Fernambouc dans le

N $1\frac{1}{4}$ NE, distance : 14' ; à 4 $1\frac{1}{2}$ heures, Olinda dans le NNO à 4' de distance. Fernambouc doit être notre dernière relâche, mais la mer étant trop forte pour venir au mouillage, le commandant se décide à passer outre. Fait route pour l'Europe.

Le lendemain 22, la brise du SSE augmente, le temps se fait à grains; 2 ris dans les huniers, 1 ris dans la brigantine et le foc. Amené plusieurs fois les huniers, le pic de brigantine et cargué la grande voile pour les grains.

Jeudi 24, belle brise du SE. Latitude : $0^{\circ}, 32'$ Sud; Longitude : $32^{\circ}, 7'$ O. Nous passons la Ligne. Chaque jour, branle-bas de combat, exercice général du canon en armes; le soir, on prend le ris de chasse dans les huniers.

Le dimanche 27, jour de la Pentecôte, deux ris dans les huniers, bonne brise de l'ENE au NE. Latitude : 7° N. Longitude : 31° O.

La latitude calculée d'après la hauteur méridienne est incertaine, le 2 juin; ce jour-là, le soleil est au Zénith, à 90° de hauteur; cependant le thermomètre ne marque que 23° .

Belle brise de l'ENE variable, dimanche 3 juin. Mis en panne. Je m'embarque dans le canot-major, pour aller à bord d'une goëlette américaine à 3 mâts; j'en rapporte des nouvelles et des journaux d'Europe qui vont jusqu'au 6 mai. En 48 heures, le courant nous a drossés de 59 minutes, dans le Nord. Serré le grand foc et les perroquets.

Les jours suivants, belle brise d'ESE; peint le navire et les embarcations.

Jeudi 7 juin, Fête-Dieu, petite brise variable. Un

brick anglais chargé de cornes, venant de Buénos-Ayres et ayant 60 jours de mer, se trouve avoir besoin de vivres. Nous lui venons en aide en faisant passer à son bord 1 baril de viande salée, 1 baril de lard et 50 kilogr. de biscuit.

Houle du Nord, vendredi 8, jour de saint Médard.

Les 9, 10, 11 et 12, bourrasque du NNO au NE, passant à l'Est; nous sommes forcés de mettre à la cape. La houle nous avait annoncé ce mauvais temps, dans lequel, chose étrange, le baromètre ne descend pas. Latitude : 36° N; Longitude : 35° O. Nous voici en dehors des vents alizés, dans les vents variables.

Beau temps, faibles brises, les 13, 14, 15 et 16. Branle-bas de combat, exercice général à feu. Raidi le gréement.

Jolie brise du SSO variable, belle mer, les 17, 18 et 19. Navires en vue. Exercices divers. Escrime. A peindre, à goudronner et à galipoter la mâture, la ferraille, le gréement. Calfaté le pont. Échangé les couleurs avec une goëlette française.

Vents d'Est, louvoyé, les 21, 22 et 23. Les vents qui passent au Sud et à l'Ouest, les 24, 25 et 26, reviennent à l'ESE, le 27. A midi de ce jour, Latitude : $40^{\circ}, 24'$; Longitude : $9^{\circ}, 25'$. Sondé. Trouvé 80 brasses, et un fond de gravier, indication qui s'accorde avec celle des chronomètres. Rencontré une frégate anglaise; échangé des saluts et des signaux.

La brise du SE persiste, le 28. Dans l'après-dîner du 29, elle passe, vers 2 heures, au Sud-

Ouest, dans un grain. Mis le cap en route. Préparé les ancres et les chaînes.

A 8 heures du matin du lendemain, embarqué un pilote anglais, de Cowes, et à 4 1/2 heures, un pilote belge. Suivant ces pilotes, la position déterminée par nos calculs et nos observations est exacte à quelques minutes près. Bien que nous soyons dans la Manche, nous n'avons encore aperçu ni terre ni feux. Pour la première fois nous sommes battus, par un magnifique clipper. Temps brumeux.

Entrevu les hauteurs de Beachy-Head, le dimanche 1^{er} juillet, à 10 heures du matin. Deux frégates en vue. Le soir, vers 10 heures, en travers de Douvres; à 3 heures, le feu de Dunkerke dans le S 1/4 SE.

Lundi matin, presque calme, hors de vue de terre; une brise du OSO s'élève dans la journée; le lendemain, nous sommes à Anvers.

Là, grand émoi dans la marine.

L'apparition de la brochure Brialmont fait sensation.

L'émotion causée par cette brochure n'est pas peu de chose : le ministre des affaires étrangères a été interpellé, un conseil des ministres a eu lieu, une commission, composée de sénateurs, de députés et d'officiers, dont S. A. R. le comte de Flandre est le président d'honneur et M. Brialmont le secrétaire, a été nommée pour examiner les questions soulevées par elle.

J'en suis abasourdi.

Peu de jours après notre arrivée à Anvers, je me rends à Bruxelles où je rencontre notre chef, M. Lahure, au café des Mille-Colonnes, avec MM. les colonels Scheltens et Van Haverbeke. M. Lahure vient à moi, me félicite à l'occasion du beau voyage que je viens de faire et dont il me demande des détails. Je m'attable avec ces messieurs. En réponse à la question de notre directeur, je reconnais qu'en effet, notre voyage a été charmant, mais, ajoutai-je, « j'espère n'en plus accomplir dans de semblables conditions. » Il me demande de m'expliquer. — « L'armement du *Duc de Brabant* est trop défectueux pour qu'un officier puisse désirer de montrer ainsi le pavillon national à l'étranger. Un jour que j'étais de garde, à Rio-de-Janeiro, et seul officier à bord, le commandant d'une frégate anglaise vint faire visite à notre commandant. Comme nous nous promenions ensemble sur le pont, il se mit à sourire, en regardant nos pièces de 12, dont la manœuvre est presque impossible à cause de leur grande longueur, et pour ne pas passer pour un sot ou un ignorant, je me mis à sourire également. — Tout cela changera prochainement, dit M. Lahure touché au vif par ma franchise et mon accent de vérité, il s'opère dans l'esprit de nos Chambres une révolution en notre faveur. » MM. Scheltens et Van Haverbeke nous ayant quittés, il m'entretient longuement de cet objet, de ses espérances pour la marine. Lui-même se montre maintenant le chaud défenseur des idées que je préconise et qu'il avait si vivement combattues dans ma dernière entrevue avec lui, peu

de jours avant le départ du *Duc de Brabant*.

Malheureusement, cette question de la marine fut mal introduite.

Le principe de la nécessité de cette institution admis par la très grande majorité de la commission, il eût fallu procéder par ordre, éviter d'entrer dans des discussions à perte de vue sur l'organisation à décréter, décider seulement l'urgence d'étendre, d'améliorer les éléments existants, selon les besoins de la défense nationale et de la création de relations commerciales avec les pays lointains, et à mesure que la lumière se reproduirait sur le meilleur mode d'organisation à introduire.

Qui trop embrasse, mal étreint.

Pour avoir embrassé un ensemble de questions insolubles pour le moment, dans l'état de nos connaissances maritimes et de transformation où se trouvait alors partout la marine, nous n'avons pas abouti.

La commission se crut appelée à prononcer sur des points où elle se trouvait incompétente. Elle passa son temps, un temps très long à examiner différents systèmes proposés par plusieurs de ses membres, qui furent généralement d'accord pour reconnaître en principe le besoin : 1° d'une petite flottille capable de défendre les polders, les approches d'Anvers, d'établir en aval de cette place un barrage indispensable pour arrêter une flotte, barrage à protéger par la marine et l'armée ; 2° de créer des stations maritimes permanentes, à l'instar de celles de la France et des autres puissances, dans les principales mers, la mer de Chine, l'Océa-

nie, la Pacifique, l'Atlantique, quatre ou cinq en tout, pour lesquelles deux sortes de bâtiments seraient employés. La mission de ces navires devait être d'explorer toutes ces régions, dans le but d'étendre nos débouchés, de nous rendre plus indépendants, plus à l'abri des crises; de renforcer l'action du corps consulaire; d'éveiller chez nos populations le goût de l'émigration; de fournir à l'émigration et au commerce, des données, des hommes, un aide suffisants pour parvenir à fonder des comptoirs, des lignes de navigation nationales, nous permettant d'exporter nous mêmes, directement nos produits, et, en étendant ainsi peu à peu nos débouchés, de recueillir les bénéfices qui nous échappent et sont réalisés par des étrangers.

Cette conclusion, juste, raisonnable, dont l'adoption eût grevé le budget de 2 à 3 millions seulement, d'une somme minime, eu égard à la nature, au nombre des services rendus, n'avait qu'un défaut, elle péchait par la base. En présence du surcroît énorme de dépenses réclamé par le nouveau mode de défense nationale, le choix d'une grande place forte servant de pivot, de ralliement, de refuge pour l'armée, il n'y avait pas lieu d'espérer son adoption.

Par suite des dispositions de l'opinion publique, des clameurs soulevées par l'augmentation des charges militaires, la marine fut sacrifiée à l'armée. Ceux des officiers de celle-ci qui s'étaient prononcés avec le plus de force pour que l'élément maritime fut appelé à compléter leur œuvre, le cas échéant, changèrent d'attitude à notre égard, à mesure du

changement dans la situation ; l'un d'eux, le capitaine du génie Ablay, vira même de bord entièrement. A l'impossible nul n'est tenu, il faut faire de nécessité vertu ; nous ne leur en adresserons donc pas de reproches. Seulement ils nous permettront de faire remarquer combien les officiers de marine se résignèrent, qu'aucun de nous ne chercha à amoindrir leur intérêt, ni même à se venger, en profitant de la désunion produite par la question du mode de défense à organiser, des lazzis spirituels, mais déplacés, que les organes officiels de l'armée se permirent, aux Chambres, à propos de la marine, sacrifiée par eux. S'ils montrèrent du talent en plaidant leur cause, nous fîmes, en nous résignant, acte de bon citoyen.

Pour répondre au désir de notre consul général à Rio, je m'empressai d'aller, à mon retour de voyage, donner de ses nouvelles à sa famille, à Anvers. Je reçus de MM. Charles Pecher et Catteaux-Wattel le meilleur accueil. Par eux, je fis la connaissance de M. Leys, notre éminent peintre, et je fus introduit dans la société anversoise. En outre, j'acquis dans leur conversation des notions exactes de la manière d'opérer de notre commerce maritime, et de ses tentatives pour l'extension de nos débouchés.

On accuse généralement le commerce d'Anvers d'égoïsme, de manquer d'initiative, de ne tenter aucun effort sérieux pour le développement de nos relations commerciales. Ces accusations sont injustes. De nombreux essais furent entrepris par lui.

Si ces essais ne répondirent pas à l'attente, c'est une raison pour étudier la question de plus près mais non pas pour la trancher par des accusations plus que légères. En l'étudiant, on aperçoit d'immenses difficultés.

Pour récolter, il faut semer et attendre, il faut faire des sacrifices, montrer de la persévérance, pouvoir supporter quelques mécomptes, acquérir de l'expérience, toutes choses incompatibles avec la hâte d'obtenir des bénéfices immédiats que nous avons.

La Belgique a trop de ressources naturelles, jouit d'une situation géographique trop heureuse, a trop de facilités pour qu'on se soumette aisément dans notre pays aux exigences réclamées pour l'établissement de débouchés directs avec les pays lointains.

Pour opérer dans ces pays, il est indispensable d'y habiter, de posséder des capitaux, de pouvoir courir des risques, résister à des pertes, c'est-à-dire qu'il faut être soutenu et montrer du dévouement.

Le commerce anversois a-t-il été soutenu dans ses tentatives?

Lui a-t-on montré l'exemple du dévouement?

Entrer dans des détails pour répondre à ces questions m'entraînerait hors de mon sujet. Je me bornerai à faire remarquer que la plupart des fils des honorables négociants avec lesquels j'eus l'honneur de me lier, s'expatrièrent, tentèrent de fonder des maisons belges à l'étranger, que plusieurs d'entre eux persistent dans leurs efforts et non sans succès.

Malheureusement ils trouvent peu d'imitateurs, ils ne sont pas suffisamment secondés.

Dans d'autres pays, le commerce, la finance, l'industrie, la marine s'entendent, s'organisent pour l'exportation, en vue d'étendre, de créer des relations commerciales; en Belgique, on ne fait rien de tout cela.

Quand des membres des familles de nos négociants, établis à l'étranger, font dans ce but appel aux diverses branches du travail national, on ne leur répond pas, ils ne sont pas appuyés.

Les fils de MM. Pecher et Catteaux-Wattel fondèrent à New-York, Rio-Janeiro, Buenos-Ayres, Syngapore, des maisons de commerce; plusieurs autres fils de négociants les imitèrent ou les devancèrent; furent-ils soutenus?

Que veut-on, chez nous?

Ne rien risquer, opérer à coup sûr, vendre au comptant, exporter le trop plein sans tenir compte des difficultés de l'exportation, ni même se donner la peine d'approprier la fabrication selon le goût et les besoins du consommateur inconnu, éloigné.

Voilà ce que l'on veut; et parce que le commerce anversoïse ne parvient pas à satisfaire ces exigences déraisonnables, on lui jette la pierre, sans se donner la peine d'étudier la question sur laquelle on se prononce de cette façon, avec un sans gêne, une ignorance des conditions de notre situation économique véritablement étranges.

Dans notre première publication intitulée : *Anvers et la Belgique, Considérations sur le commerce maritime national*, nous avons fait entendre aux Anversoïse de dures vérités, qui nous ont valu beaucoup d'ennuis. Le courage que nous avons montré

alors, nous le montrons aujourd'hui, d'une autre manière, en disant au pays ce que nous pensons de ses exigences.

Aussi longtemps qu'on ne fera rien pour assurer l'avenir, pour développer les relations internationales, on n'aura pas le droit de se montrer sévère à l'égard de nos négociants.

Au lieu d'encourager nos nationaux établis à l'étranger, on prend vis-à-vis d'eux des airs déplacés, parce qu'ils ne réussissent pas d'emblée, que nos faibles essais d'exportation lointaine n'ont pas été couronnés de tout le succès espéré.

Ces procédés attestent un manque de dévouement, une ardeur de réaliser à coup sûr des bénéfices immédiats, une légèreté dans l'appréciation des faits extrêmement regrettables.

On n'obtient rien sans peine.

Quand la Belgique voudra sincèrement se donner la peine de créer outre-mer des débouchés directs, pour assurer et développer sa prospérité, elle y parviendra.

Nous ne manquons ni d'activité, ni de bonne volonté, ni d'intelligence, mais nous manquons de lumière, en ce qui regarde l'établissement de relations internationales, et notre égoïsme nous empêche de nous éclairer. L'égoïsme retrécit l'esprit, enlève l'initiative, dénature toutes les questions.

Voilà notre situation.

Il s'en faut qu'en toutes choses, j'aie toujours été d'accord avec MM. Pecher et Catteaux-Wattel.

A propos des fortifications d'Anvers, de notre état militaire, j'eus souvent avec eux de vives dis-

cussions. Je me plais à leur rendre justice, jamais ils ne me gardèrent rancune pour le franc parler que je me permettais.



.

QUATRIÈME PARTIE.

Le 25 septembre 1855, je reçois ma nomination de lieutenant de vaisseau et l'ordre de m'embarquer à bord de la *Louise-Marie* comme 1^{er} officier, en remplacement de M. Dufour. La goëlette *Louise-Marie* est commandée par M. Van Haverbeke, capitaine-lieutenant de vaisseau, avec lequel je n'ai pas encore navigué. Il ne s'agit pas, pour ce navire, de prendre la mer immédiatement, le commandant Van Haverbeke est encore occupé à la commission de la marine, dont il fait partie. Nous passons l'hiver à Anvers, où les loisirs et les distractions ne me manquent pas. Mes nouvelles fonctions m'exemptent de monter la garde, je ne dois être à bord que pendant quelques heures chaque jour seulement, pour distribuer à chacun sa besogne et veiller à ce que le service marche régulièrement. D'un autre côté, dans la société anversoise que je fréquente assidûment, je suis bien reçu, mon besoin d'activité trouve sa satisfaction. Chez M. Leys et dans son entourage, mon penchant pour les œuvres d'art se développe, ainsi qu'au théâtre où je suis abonné. Il s'en faut toutefois, que ce penchant me fasse prévoir mon aptitude de prédilection, pour

ainsi dire naissante en ce moment. J'en suis encore à trouver infiniment plus poétiques les ouvrages de Murillo et de Van Dyck que ceux de Rubens, à ne rien comprendre aux mérites de la *Descente de croix*. Il en est de même pour les œuvres musicales, l'opéra-comique me plaît plus que le grand opéra.

Énergique, intelligent, fils en quelque sorte de ses œuvres, le commandant Van Haverbeke s'est formé lui-même en s'adonnant à l'étude des connaissances maritimes en général, et dans ces connaissances, à celles de l'armement des navires et de la création de relations commerciales en particulier. Élaguant de sa vie ce qui ne peut lui être utile, il poursuit son but, arriver à se trouver supérieur sur son terrain, avec une ténacité peu commune. Par une série de voyages et sa brillante affaire du Rio-Nunez, il est parvenu à nouer avec les traitants de la côte occidentale d'Afrique, des rapports qui lui attirent la considération de nos industriels et de nos négociants. Non seulement par son esprit positif il apporte une précision remarquable dans les détails du service, mais encore une initiative alliée à une grande prudence, dans ses projets. Exempt de ces aspirations en tous sens qui tourmentent et paralysent, il se trouve rarement en défaut; ces aspirations dangereuses jettent du vague dans les idées, empêchent d'être complètement dans la situation, d'avoir toute sa force, et, à un moment donné, de montrer le sang-froid voulu. Indispensables pour pouvoir apprécier la société, les différents milieux, la valeur de chacun, afin d'accorder à chaque chose et à chaque homme sa

place, son rang, chez l'homme d'État, le penseur, le pionnier du progrès, elles constituent un bagage encombrant pour le spécialiste, pour celui dont l'objectif est bien déterminé, un bagage aussi délaissé par lui que dédaigné. Malgré la différence de nos caractères, M. Van Haverbeke me fait bon accueil. Mais quand MM. Clays et Gérard viennent remplacer MM. Delcourt et Stessels, enseignes de vaisseau officiers du bord, ses dispositions à mon égard paraissent s'altérer; ma position, difficile déjà, devient pénible. Ma position est difficile parce que MM. Clays et Gérard sont mes anciens. Quoique capables tous deux, je les devançai par ma nomination, à cause de circonstances particulières, sans que cette nomination, faite à l'ancienneté, non au choix, ait été un acte de favoritisme. Je me trouve désorienté par ces dispositions nouvelles, j'ai besoin d'un assez long laps de temps pour me remettre. En déployant de l'activité, de l'énergie, et en faisant mes preuves dans un voyage en mer, je parviens enfin, au retour de ce voyage, à dominer ma situation.

Outre ces messieurs, l'état-major comprend MM. Célarier, chirurgien major; Anthonis, officier d'administration; Petit, aspirant de 1^{re} classe.

L'hiver passé, il s'agit, pour la *Louise*, d'aller de nouveau à la côte d'Afrique, afin de veiller aux intérêts de notre commerce, d'assurer ses opérations, d'aider notre consul au Sénégal dans sa mission.

Nous partons d'Anvers le 2 avril 1856, vers 1 h. 1/2, et nous mouillons en rade de Doel vers 3 h. 1/2. Le commandant, resté à terre pour régler

ses instructions, s'embarque le surlendemain. Ce jour-là, le chef de station, M. Petit, arrive à bord pour faire l'inspection du navire et de l'équipage. Quelques connaissances viennent nous voir, parmi lesquelles M. Werebroek et le comte de Murat.

Samedi, 5, appareillé à 5 heures du matin; mouillé à Hoejenskerke vers 10 heures, et à Terneuze, à 5 heures. Faible brise du Sud.

Pris la mer le mardi, 2 avril, par une jolie brise du Sud au SSO. Le vent passant au SO avec pluie, fait route pour la rade des Dunes; mouillé sur cette rade à 9 heures du soir.

A peine la *Louise* est-elle à l'ancre qu'un gros temps se déclare du Sud-Ouest, avec pluie. Aussitôt une foule de navires, parmi lesquels de nombreuses canonnières, des bombardes et des frégates à vapeur viennent comme nous s'abriter ici. Le soir, dégrée le perroquet. Connue des marins comme un refuge excellent contre les tempêtes de l'ouest, la rade des Dunes est située le long de la côte orientale, à l'extrémité Sud-Est de l'Angleterre, vis-à-vis de la petite ville de Deal, entre cette côte et le Goodwind-Sand, banc étendu, dangereux, dont plusieurs parties se trouvent à sec, de mer basse.

La tempête continue le lendemain, jeudi 10 avril; les vents passent à l'Ouest.

Beau temps, légère brume, le 11. Débarqué le pilote. Fait des vivres frais, à Deal.

Le dimanche 13, appareillé par une faible brise du NNE, variable. Pour prendre le large, nous

sommes obligés de nous servir de nos avirons de galère, dont la manœuvre se fait par les sabords. Nous en brisons deux. A 8 heures du soir, en vue des feux du South-Foreland, de Grinez et de Dungeness.

Temps couvert, belle brise du NE, le 14. A midi, vu Sainte-Catherine de l'île de Wight; le soir, les feux de Portland; et à minuit, celui du Start pointe. Le 15, pris 2 ris dans la grande voile, rentré les chaînes et les ancres. Temps pluvieux, forte brise du NE. Malgré que nous relevions beaucoup nos routes, nous nous trouvons toujours au-dessous de notre estime. Le soir, serré la grande voile et le perroquet. Fort roulis.

Même temps, avec grains et grosse mer, le 16.

La brise du NE persiste; le temps s'embellit.

Le lundi 21, à peindre et à réparer les embarcations. Exercice du canon. Harponné deux marsouins; l'équipage s'en régale; en même temps on en retire de l'huile, excellente pour graisser. La nuit, le matelot Lavaut tombe de son hamac et se blesse gravement à la tête. Latitude : $34^{\circ} 43' N$. Longitude : $34^{\circ} 15' O$.

Mardi 22, la brise devient variable. Confectionné des gargousses. Continué à travailler aux embarcations. Commencé à gratter et à peindre le navire.

Presque calme, le 23. Mêmes occupations. Peint le carré.

En vue de Ténériffe et de la Grande-Canarie, le jeudi 24, à 6 heures du matin. Viré de bord à 10 heures. Exercice du canon à feu. Mis les ancres au bossoir, étalingué les chaînes.

Passé entre la Grande-Canarie et Forta Ventura, par de faibles brises variables du NO au SE vers le Sud, et des calmes. Le soir, vu les feux de la ville de Palmas.

Faible brise du ONO, presque calme, le vendredi 26. En vue de Canarie et du pic de Ténériffe. Inspection, distribution et réparation d'effets d'habillement.

Samedi 27, lavage des hamacs, linge sale, etc. Continué à peindre le navire à l'extérieur, à gratter et à astiquer la batterie. Forte rosée.

Inspection par le commandant, le lendemain dimanche. Latitude : 25°. Longitude : 16° 30'.

Forte brise du NE à l'Est, le lundi. Exercice du canon à feu. Peint l'arrière du navire, le canot-major, etc.

Grosse mer, le 29. Enduit le gréement des caronades. Gratté, peint et remis en batterie les pièces de 6. Fait subir des examens à quelques matelots, dont un passe à la 1^{re} classe, et deux à la 2^e classe. Raidi le gréement du grand mât de hune. Un grand navire à hélice en vue.

Continué à peindre, le 30, — les bastingages, la drôme, la yole, etc. — Exercice du canon à feu. Repris les empointures du hunier et du perroquet.

Le jeudi, 1^{er} mai, jour de l'Ascension, le temps étant couvert et même brumeux, nous ne parvenons pas à obtenir des observations de la hauteur du soleil, ce qui nous oblige de mettre en panne pendant la nuit, à une certaine distance de Gorée. A 4 heures du matin, entendu des coups de canon dans le Nord-Est. Au lever du soleil, légère brume,

jolie brise du NE. Aperçu Gorée dans le NE, vers 9 heures. Mouillé en rade vers 11 heures; cargué et serré à la fois toutes les voiles, manœuvre qui s'exécute bien. Salué le pavillon français de 21 coups de canon, le guidon du commandant de la station de 9 coups. Sur rade se trouvent la frégate la *Jeanne d'Arc*, de 50, les vapeurs *Diamuth* et *Euphrate*. Le soir, raz de marée.

Le raz de marée est une sorte de bouillonnement des eaux, de clapotis produit par la rencontre d'un courant particulier et d'un courant de marée. La mer s'élève alors sur la côte par des ondes successives et occasionne parfois de grands dégâts. Le raz de marée du 1^{er} mai à Gorée, n'a pas cette violence.

Un côté important des attributions du 1^{er} officier, c'est de mettre chaque homme à sa place dans les différents rôles de service, dont les plus importants sont ceux des manœuvres générales et le rôle de combat. Il s'agit de bien saisir les aptitudes, pour pouvoir en tenir compte, produire ainsi le plus d'effet utile à l'aide des éléments dont on dispose. Les rôles installés, je remets, peu de jours après notre départ, la copie de leur organisation au commandant, comme c'est mon devoir. Après notre arrivée à Gorée, je lui demande de les approuver, dans le cas où il n'aurait pas d'observations à m'adresser à ce sujet. M. Van Haverbeke me répond sèchement que la chose n'en vaut pas la peine et me remet les rôles tels quels.

Nul n'est parfait. Ayant dépeint les qualités de mon chef, je dois sans insister indiquer ses défauts.

M. Van Haverbeke n'aime pas l'indépendance d'esprit chez les officiers placés sous ses ordres. La mienne, dont il a pu juger par ma réponse à M. Lahure, au café des *Mille Colonnes*, ne lui échappe pas. Évidemment, il saisisrait avec empressement l'occasion de me surprendre en faute, afin d'amoindrir cet esprit. Je ne suis pas non plus parfait, cette occasion se présente un jour. C'était pendant que l'on peignait le navire; le maître d'équipage avait, pour plus de facilité, genopé les écoutes du hunier. Je l'avais laissé faire. Mais pour la nuit, il aurait dû enlever la genope; les manœuvres doivent être libres alors, si beau que soit le temps; il oublia complètement ce détail. Ayant confiance en ce maître (M. Vuybert est un ancien marin, estimé de tous) je ne pensai pas à m'assurer le soir, si la genope se trouvait enlevée. Par un hasard bien extraordinaire, M. Van Haverbeke, paraît-il, eut besoin de faire carguer le hunier, la nuit. La négligence du maître d'équipage par là constatée, il fut mis aux arrêts, sans que le commandant crut devoir m'en avertir. Cette punition m'atteignit indirectement; de plus elle détacha en quelque sorte de moi, de son chef naturel le maître d'équipage, en montrant que le commandant lui-même contrôlait ses actes; je dus subir le coup, sans intervenir et sans protester, le cas étant mauvais.

Ma position vis-à-vis de mes camarades laisse aussi à désirer. Cherchant à régler les détails du service, de manière à laisser le moins de prise possible à l'imprévu, aux caprices, ils me trouvent exigeant, dans cette réglementation, et me le témoi-

gnent par de la froideur. Je suis forcé de leur faire des concessions.

Mais au retour, dans la Manche, un peu avant d'entrer à Plymouth, une occasion me permet de reconquérir mon ascendant. M. Clays s'étant mêlé de mon service, sous les yeux du commandant, pour ainsi dire avec son autorisation, je le rappelle à l'ordre vivement, vis-à-vis de celui-ci, qui ne dit mot; je dois même reconnaître que, loin de s'offenser de mon mouvement, M. Van Haverbeke paraît m'en estimer davantage.

L'indépendance est aussi nécessaire que la discipline. Chez l'homme que l'on réduit à l'état de machine, peu à peu l'intelligence et l'initiative disparaissent, la valeur diminue.

Conservé toute son indépendance et se plier aux exigences de la discipline, est un signe de supériorité.

Qui ne sait pas obéir, n'est pas digne de commander.

Parfois, quand il s'agit de manifester mon opinion sur la situation de la marine, son défaut d'organisation, de défendre les prérogatives de ma charge, de mes fonctions, je remplis mon devoir en froissant l'amour-propre de mes chefs; mais cela ne m'empêchait pas de leur obéir sur tous les points où ma soumission était obligatoire, de leur obéir respectueusement, non pas seulement à la lettre, mais encore d'après l'esprit, en me conformant rigoureusement à leurs intentions.

Jamais M. Van Haverbeke ne put me reprocher d'avoir manqué de zèle ni de lui avoir manqué.

Je crois avoir été sous ses ordres, ce que je devais être, le premier à enseigner le devoir à bord, ainsi que l'exigeaient mes fonctions.

Remplissant mon devoir envers lui, il était tenu de me traiter avec égard, de ne pas me répondre brutalement.

La réponse qu'il me fit à propos de l'organisation des rôles, n'était pas digne de lui.

Si je ne pus en avoir satisfaction alors, je l'obtiens maintenant en lui faisant remarquer qu'il ne me trouva jamais au-dessous de moi-même.

Quant à l'opposition de mes camarades contre ma disposition à régler exactement certains détails du service, elle n'était pas raisonnable non plus, puisque je me soumettais le premier à cette réglementation qui, si elle devait enlever de leurs aises à quelques-uns, était de nature à préserver la dignité de tous et par conséquent un bien.

La question de la marine étant à l'ordre du jour, ce n'était pas le moment d'aimer ses aises, mais de montrer notre vitalité en créant avec une grande perfection l'ordre parmi nous.

La perfection qui pouvait être obtenue à bord de la *Louise*, si pas à bord du *Duc de Brabant*, avait été sans doute réalisée par mes prédécesseurs; j'étais tenu de ne pas la laisser s'altérer.

Cette explication donnée pour faire apprécier ma situation et la position du premier officier en général, je m'empresse de reconnaître que mes camarades me tinrent compte des légères concessions

que je leur accordai ; le service ne souffrit pas sensiblement de notre divergence de vues. Certainement, si j'avais pu résister à leur pression, je n'y eusse pas cédé. Mais ma position vis-à-vis du commandant m'imposait la prudence ; je me serais énervé en luttant contre tous. Agir suivant ses forces, suivant les circonstances, plier quand il le faut, n'est que raisonnable. On ne peut, en mer, dans une vie en commun, où les distractions, les diversions font défaut, montrer la même raideur qu'à terre, pour défendre ses convictions.

Le lendemain de notre arrivée à Gorée, M. Protet, capitaine de vaisseau commandant la *Jeanne d'Arc*, fait visite à bord, ainsi que le gouverneur particulier de Gorée. M. Protet, que j'ai connu il y a une douzaine d'années dans l'Inde, à Syngapore, où il commandait, comme lieutenant de vaisseau, la corvette de charge *Sarcelle*, n'est plus cet officier brillant, séduisant, qui me frappa alors ; bien qu'il conserve son extrême distinction et ses manières affables, il y a maintenant dans ses allures un air de diplomate, peu compatible avec le caractère du marin, qui me plaît moins. — Fait du sable-tripoli.

Dimanche, 4, quelques légères indispositions, diarrhées, coliques, fièvres, se déclarent dans l'équipage. On traite par le camomille. Mis nos embarcations à la voile ; elles se livrent à la pêche, sous la conduite de notre maître voilier Campana, homme expert dans la matière, et nous rapportent une quantité considérable d'excellents poissons de roche et nombre de maquereaux. Belle brise du NE, temps magnifique.

Même temps, le lundi. Embarqué des provisions : poules, canards, porcs, œufs, pain, vin blanc et rouge (pas cher, à 0 fr. 65 la bouteille).

Dans l'après-dîner, trois missionnaires s'embarquent, puis l'évêque de Modon, Mgr Kobes, et un négociant français de Bathurst, M. Marion.

Appareillé le soir, vers 7 heures. Gouverné Sud : 34'; puis S $1/4$ SE : 34' également. Observé des marées. Nous avons embarqué, pour le service du bord, 6 canotiers nègres, qui font le quart avec l'équipage. Ces hommes sont adroits; ils manient bien la sonde. Notre pilote, nègre également, s'appelle Jacques.

Mardi, 6 mai, en vue de terre au point du jour. Terre basse. L'île aux Oiseaux, à peine visible. Toutes voiles et bonnettes dehors. Entré dans la rivière Gambie. Mouillé devant Bathurst, vers 2 heures, très près de terre, par 8 brasses de fond. Af-fourché : 30 brasses de chaque chaîne. Salué le pavillon anglais de 21 coups de canon. Les forts nous répondent. Fait du sable. Nos passagers débarquent. Il y a sur rade comme navire stationnaire une vieille malle-poste de la marine coloniale, le *Dover*. La largeur de la rivière devant Bathurst est à peu près celle de l'Escaut à Flessingue.

La malle-poste *Gambia*, arrivant d'Europe, mouille sur rade, le 7. Elle apporte la nouvelle de la conclusion de la paix, qui est immédiatement saluée de 21 coups de canon par les forts. Fait de l'eau, à un puits situé sur la plage, à l'ouest de la ville. Nous recevons la visite d'officiers anglais de la garnison, qui se montrent gracieux et nous engagent à aller

les voir. Je dîne chez M. Marion. Très beau temps, belle brise du N au NO.

Jeudi, continué à faire de l'eau. Visite aux officiers. Quoique chef-lieu des établissements anglais de la Sénégamie, Bathurst ne compte que 3 mille habitants et offre peu de ressources en approvisionnements. Appareillé vers 1 h. 1/2, par belle brise du NO. Louvoyé. Mouillé à 6 heures, pour étaler le flot. Levé l'ancre à 4 heures du matin. Jolie brise du ONO. Louvoyé.

Inspection et réparation d'effets, le vendredi 9. Mouillé vers 10 heures. Appareillé à 1 h. 1/2. Terre en vue à grande distance. Jolie brise du ONO. Louvoyé.

Les coliques, fièvres et diarrhées continuent de sévir dans l'équipage.

Samedi, 10 mai, lavage des hamacs; nettoyage général du bâtiment, astiqué la batterie. Faible brise qui nous permet de nous livrer à la pêche; nous prenons une tortue énorme et une grande quantité de maquereaux. Navigué à la sonde, pendant la nuit. Le pilote prétend que nous sommes plus au Sud que l'indique notre estime.

La détermination du point à midi du 11 : Latitude 13° 19', Longitude 16° 44', s'accorde avec l'appréciation du pilote. Au lieu d'être à l'entrée du Rio-Domingo, nous sommes à l'entrée du Rio-Géba. Aperçu terre (Cayo?) vers 1 h. 1/2. Mouillé à 8 heures, par 7 brasses de fond, ayant la pointe Djombe dans le NO. Constaté des marées régulières, dont la marne est de 4 mètres.

Appareillé vers 5 heures du matin, le 12; mouillé à 10 heures; appareillé à 12 heures, et venu à l'ancre en rade de Bissao vers 3 heures, par 7 brasses de fond. Affourché sur 30 brasses de chaque chaîne. Salué le pavillon portugais de 21 coups de canon.

Situé en face de l'archipel des Bissagos, Bissao est un comptoir portugais ayant une enceinte, et dans cette enceinte, un fort. La population de la côte, appelée Papels, n'est pas facile, elle a même la réputation d'être anthropophage, une réputation que partagent la plupart des habitants de l'archipel. Robustes, bien bâtis, ces habitants sont courageux et pour ainsi dire indomptables. Plusieurs fois, ils infligèrent de cruels échecs aux expéditions de puissances européennes organisées trop légèrement pour avoir raison de leurs procédés. Un peu après notre mouillage, nous descendons à terre à plusieurs. Dans le fort, trois arbres dont les cîmes suffisent pour abriter la garnison contre les ardeurs du soleil, nous frappent de stupéfaction; la circonférence de l'un d'eux, mesurée à hauteur d'homme, n'est pas moins de 23 mètres! Le soir, nous assistons à des fêtes et danses curieuses de nègres, données à l'occasion d'un mariage.

Mardi, 13, beau temps, brises régulières de terre et de mer; le soir, éclairs dans divers points de l'horizon. Fait de l'eau, à l'île *Sorcière*, non sans difficulté; ici la sécheresse est extrême. Le gouverneur, un nègre dont on dit beaucoup de bien, qui jouit de beaucoup d'influence et d'une grande réputation à Cachéo, où il demeura longtemps, fait

visite à bord ; nous le saluons de 13 coups de canon. Fait des vivres ; volailles à bon marché ; oranges succulentes.

L'après-dîner, le commandant nous propose d'aller ensemble visiter les Papels. Enchantés de sa proposition, nous l'accompagnons tous, l'officier de garde excepté. Nous descendons à terre, en petite tenue, pantalon et gilet blancs, sans armes. Nous voici hors de l'enceinte, dans un pays où les blancs n'aiment pas de s'aventurer, beau, fertile, d'aspect étrange. J'éprouve une impression difficilement définissable, comparable à celle produite par les trois arbres du fort ; c'est comme si je me trouvais sur la terre avant le déluge ; la contrée et ses habitants forment un monstrueux anachronisme avec le monde d'aujourd'hui ; dans leurs traits se trouvent à la fois l'horrible et le sublime. Cette sauvagerie a une grandeur singulière, qui inspire des pensées analogues. Pour le redressement de notre nature, d'immenses épurations sans doute furent nécessaires ; l'homme, doué de libre arbitre, résulte de transformations successives ; il ne trouve sa voie qu'à force de peines, d'épreuves de tous genres.

M. Van Haverbeke, qui a fait à la côte d'Afrique de nombreux voyages, se montre parfaitement à l'aise ; familiarisé avec les mœurs des populations, à l'aide de quelques mots de leur langage qu'il prononce à propos, sans prendre garde le moins du monde à l'étonnement qu'excite notre vue, il obtient les renseignements dont il a besoin. Le chef de la localité est une vieille femme dont on lui indique la cabane ; nous entrons dans cette cabane ; M. Van

Haverbeke salue la vieille, lui offre un cigare et lui demande de visiter le village, du ton le plus naturel; sa demande est accordée; nous allons d'une hutte à l'autre. Si ce que nous voyons nous ébahit, nous lisons une stupéfaction non moins grande dans les yeux de ceux qui nous regardent; dans cette stupéfaction, il y a un certain désir de nous connaître qui pour l'un de nous, brillant de santé, est peu rassurant; impossible de ne pas rire en voyant les regards dont M. Clays se trouve l'objet; cependant par prudence, nous nous abstenons de plaisanter avec ces gens à ce sujet, ainsi qu'à la vue de leur costume, dont la légèreté dépasse toutes les bornes. Nous rentrons dans l'enceinte de Bissao au coucher du soleil, véritablement charmés de cette promenade extraordinaire. Pour terminer la journée, nous faisons visite à un négociant, M. Demmé, chez qui nous acceptons de grand cœur quelques rafraîchissements.

Appareillé à 6 heures du matin, de mer haute, par une jolie brise de terre. Mouillé à Boulam (grand Arbre NNE p. c.) à midi et demi. — Dans l'après-dîner et la nuit, forte brise du NO.

Descendu à terre. Ici, mes souvenirs me font défaut, je suis obligé de copier textuellement mes notes de voyage : « Pas de blancs; un mulâtre nous reçoit et nous offre quelques fruits, des mangues, des ananas. — Riche végétation; grande sécheresse. Éléphants par centaines; dent de plus de 100 livres. »

Appareillé à 5 h. 1/2 du matin; mouillé à 2 heures, par faible brise du SO et marée contraire, entre

les îles Cagnabac, Jombers et Do Mel. Levé l'ancre à 6 heures; passé entre Jombers et Do Mel. Le pilote Jacques fait des prouesses, ses indications sont d'une précision étonnante. Suivi le chenal intérieur. Navigué toute la nuit par belle brise du NO, sous toutes voiles mais sans bonnettes.

Au jour, la brise faiblit; gouverné E 1/4 SE p. c. Vers midi, reconnu le cap Vergat. Couru une bordée au large. A l'arrivée de la brise de mer, donné dans l'entrée du Rio Nunez, puis dans la rivière, où nous mouillons le soir vers 9 heures, un peu plus haut que l'île Longue, par 4 brasses de fond; déjà le jusant se faisait sentir.

Appareillé le samedi 17 mai, à 5 h. 1/2 du matin; couru quelques bordées. Mouillé en rade de Victoria vers 8 heures. Affourché. Débarqué la chaloupe; installé les tentes; fait le nettoyage général du bâtiment.

Victoria est la première localité où des blancs se sont établis, sur les bords du Rio-Nunez. Elle se trouve maintenant délaissée par eux pour d'autres situées plus haut, où le commerce avec les populations se fait plus aisément. Ce commerce consiste surtout en échanges; nos négociants exportent des étoffes à bon marché pour lesquelles ils reçoivent des arachides, dont on tire une huile excellente.

Descendu à terre dans l'après-dîner. Victoria n'est plus qu'une bourgade presque abandonnée, depuis le départ de M^{me} Schelton, fixée maintenant à Siera-Léone; sa propriété ici présente déjà l'aspect d'une

ruine. Visité plusieurs huttes de nègres. Impossible de se procurer des vivres frais ; à peine trouve-t-on quelques mangues ; de l'eau, il y en a en petite quantité et pas très bonne ; ce n'est pas sans difficulté qu'on la transporte à bord. Le thermomètre atteint 37° centigrades.

Le commandant me propose de remonter avec lui la rivière, en canot, jusqu'à Ropaze, où il doit se rendre pour nos affaires commerciales et rejoindre notre consul ; j'accepte de grand cœur. Le départ doit avoir lieu le lendemain dimanche, 18 mai, avant la chaleur du jour, à 4 heures du matin. Je me couche vers 10 heures. Deux heures après, j'éprouve des coliques, des vomissements, tout un remue-ménage, c'est à peine si je puis me tenir debout ; me voilà obligé de renoncer à la partie. Dans la journée, je me trouve mieux ; le soir, je suis sur pied. Des éclairs et un peu de pluie, un temps lourd et chargé nous annoncent le changement de saison, l'approche des tornades et des pluies. Les tornades sont des coups de vent de peu de durée mais parfois violents.

Le lendemain, lundi, commencé à raidir les bas-haubans, étais et successivement tout le grément ; à réparer les voiles ; à refaire l'arrimage de la soute aux vivres ; à renouveler notre provision d'eau. Apprêté la salle d'armes pour le consul. Chaque soir, à 8 heures, tiré un coup de canon de retraite. Orage dans la nuit.

Mardi, 20, tornade ; beaucoup de pluie, peu de vent. Mêmes travaux, ainsi que les jours suivants.

Mercredi, parti de bonne heure dans le canot-

major, pour Caniope, résidence du chef des Nalous, située à peu près à mi-distance de Victoria et de Ropaze. Depuis la mort du roi Lamina, et en attendant la majorité du jeune Sayo, les deux frères du roi gouvernent; Jura commande la force armée, Carimon dirige les affaires. Cette force armée qui comprend au besoin tous les hommes en état de porter les armes, se réduit en réalité à peu de chose : les armes sont tout ce qu'il a de plus primitif encore, la population se trouve disséminée, les moyens de communication manquent. Caniope a une enceinte en une sorte de terre cuite, avec palissades. Dans cette enceinte se trouvent la demeure royale, grande hutte de forme conique, fraîche, tenue proprement, comprenant plusieurs pièces, dont l'ameublement, des plus simple, est relevé par quelques trophées d'armes; un certain nombre d'habitations du même genre pour les gens de service; des étables, des écuries et des prés pour le bétail. Nous y sommes parfaitement accueillis. Seulement nos deux jeunes compagnons du voyage dernier, Sayo et Carimon, redevenus presque sauvages, semblent humiliés par notre présence; ils montrent avec nous une timidité, un malaise que nous nous efforçons de faire disparaître en leur témoignant des sentiments d'amitié. Jura est expansif. Désirant nous faire honneur, il nous fait assister à une revue de ses troupes, qui défilent devant nous. En face de ce défilé comique, nous parvenons à garder notre sérieux, ces gens paraissent enchantés de notre attitude. Le spectacle que nous avons sous les yeux représente à peu près la première des

sociétés. Il y a un chef, lequel obéit à des usages qui font loi et se trouve ainsi lui-même obéi. La notion du devoir existe pour tous. Dès lors, il y a organisation.

En général, plus la notion du devoir est forte, bien tracée, bien suivie, plus l'état social est puissant.

Cette visite à Caniope compte parmi les faits les plus intéressants de mes voyages.

Jeudi, 22, pluie continuelle, temps lourd. Reçu de Caniope 2 bœufs et 2 moutons. Tué l'un des bœufs, qui pèse 97 kilogr.

Beau temps, faible brise de terre, le lendemain. Continué les travaux du gréement ; à faire de l'eau ; à calfater l'entre-pont, à le blanchir, après avoir gratté d'abord la chaux du plafond, etc. M. Ventrù, employé de la maison Sangton, fait visite à bord, recommandé par un mot du commandant. Pendant la nuit, le marabout Carimon passe le long du bord, dans sa grande pirogue, revenant de chez M. Bicaise, à Cassini.

Samedi, les deux frères Jura et Carimon, chefs des Nalous, viennent à bord avec le jeune Sayo, qui commence de nouveau à être à l'aise avec nous, et à parler le français facilement ; il n'en est pas de même de son cousin Carimon ; celui-ci, plus âgé de quelques années, avait pourtant reçu chez nous une éducation plus achevée. Cette différence confirme ce que dans leur conversation, Mgr Kobes et les missionnaires, nous avaient dit de l'éducation de la race noire. A l'école, les enfants noirs se montrent aussi intelligents que les blancs ; mais quand

ils la quittent, lors de la nubilité, le contact des leurs les fait redevenir sauvages, toute action sur eux se trouve perdue. Le milieu dans lequel il vit élève ou abaisse l'homme, suivant que ce milieu est ou n'est pas intelligent et le degré de responsabilité accordé. — La viande du bœuf tué avant-hier est gâtée, même la partie mise au sel se trouve entamée. — Pendant une course à Victoria, l'orage nous surprend; nous nous réfugions dans quelques huttes de nègres, ce qui nous fait les examiner de plus près, mieux apprécier les mœurs. Évidemment ces hommes n'ont pas l'instinct de perfectibilité, mais ils peuvent l'acquérir, par l'esprit d'imitation et le contact des blancs; mieux encore, par le christianisme. Seulement, pour les convertir, il existe une petite difficulté : il faut soi-même être droit, prêcher d'exemple. Cette difficulté n'est pas encore résolue. — Envoyé pendant la nuit, le canot-major à Ropaze, pour le retour du commandant.

Dimanche, 25 mai, beau temps, petite brise de mer. Inspection. Embarqué la chaloupe. Désaffourché. Le commandant s'embarque le soir, ainsi que notre consul, M. Bols, qui retourne avec nous à Gorée. La nuit, le mousse Pierard déserte au moyen du you-you, laissé à la traîne après avoir servi pour reconduire à terre un nègre de Ropaze. Se voyant poursuivi, Pierard abandonne le you-you; il se laisse dériver sur l'eau à l'aide de deux avirons. Repris le you-you, dans lequel on trouve un sac de biscuit, le sabre et le manteau imperméable de M. Petit, dont le mousse s'était emparés.

Lundi, 26 mai, levé l'ancre à 4 h. 1/2 du matin, par faible brise de terre. En passant près de l'île Longue, entendu des cris. Envoyé le canot-major. Il nous ramène le mousse Pierard. Après avoir dérivé sur l'eau pendant trois heures, Pierard avait abordé l'île, où il se trouvait depuis une heure seulement, regrettant déjà son escapade. On lui pardonne, en pensant qu'il est assez puni par ce qu'il a éprouvé. Le voilà tout heureux. — Mouillé à 8 heures, en travers de la pointe Sud de l'île Longue. Appareillé vers 1 heure, par jolie brise de mer. Louvoyé. Le soir vers 6 heures, jeté l'ancre près de la pointe Dapière.

Mardi, 27, appareillé à 5 heures. Temps orageux. Mouillé à 8 heures et levé l'ancre à 9 heures 1/2. A 6 heures du soir, les hautes terres du cap Vergat dans l'Est 1/4 SE, à perte de vue. Rentré les chaînes et les ancres.

Tornade, vers 6 heures du matin du 28; pas de vent, de la pluie. Nous la recevons sous le hunier amené, ayant ses palanquins pesés et sous le petit foc, les autres voiles carguées ou serrées. Elle nous laisse une bonne brise d'ENE. Pendant que l'on cargue et que l'on serre les voiles, je prévient le commandant de l'approche de la tornade. M. Van Haverbeke monte sur le pont et me reproche de ne l'avoir pas prévenu assez tôt, comme il avait recommandé. — Sorti les chaînes de leur puits pour les visiter et les parer. Changé les pommes et garnitures de la tournevire; à divers ouvrages de gréement.

Pendant cette traversée du Rio-Nunez à Gorée, nous avons des calmes, de faibles brises variables,

et des grains où il y a peu de vent; nous faisons peu d'exercices, l'équipage est occupé continuellement à toutes sortes d'ouvrages du bord et de travaux de gréement. Le 31 mai, pris un énorme requin. Le lendemain, dimanche, dîné tous avec le commandant. M. Van Haverbeke me fait cadeau d'un beau carquois, avec arc et flèches, qu'il s'est procuré à Ropaze; je le destine à mon cousin Vierset. Le soir, brillant météore allant du NO au SE, de 60° environ au-dessus de l'horizon au Zénith. Observé parfois sur l'eau un clapotis et des brisants dus au courant.

Terre en vue, dans l'Est, le vendredi 6 juin. Mis les ancres dehors. Le cap Pelé dans l'E 1/4 SE, à 4 h. 1/2. Dans la nuit, temps orageux, fort grain. Cargué et serré toutes les voiles.

Le lendemain, Gorée en vue dans le NNE 3/4 E. Louvoyé. Mouillé à 2 milles de la rade, vers 10 heures 1/2 du soir.

Appareillé à 5 heures du matin, dimanche, 8; jeté l'ancre en rade de Gorée vers 7 heures 1/2. Le consul débarque vers midi. Outre la frégate la *Jeanne d'Arc*, une gabare de 800 tonneaux, la *Fortune*, se trouve sur rade. Cette gabare a de nombreux passagers, parmi lesquels 14 mécaniciens et un état-major de navire; elle doit se rendre à Cayenne.

Lundi, 9, gratté, galipoté et peint la mature. L'équipage lave ses hamacs et son linge. Le consul, M. Bols, fait sa visite à bord de la *Jeanne d'Arc*, où il est salué de 5 coups de canon. Il vient à notre bord; nous le saluons de 7 coups. Cette différence dans l'interprétation des honneurs à rendre à notre

agent empêche sans doute notre commandant de répondre selon l'usage, coup pour coup, au salut tiré à bord de la *Jeanne d'Arc*. Peut-être aussi M. Van Haverbeke veut-il, en s'abstenant, manifester son mécontentement du changement dans l'attitude des officiers français à notre égard. Ces messieurs nous marquent une certaine froideur, par suite des nouvelles reçues du Congrès de Paris, où la conduite de la Belgique a été blâmée à cause des attaques de notre presse contre le gouvernement français. Nos rapports avec eux en sont altérés. Cependant le commandant Protet fait sa visite au nôtre, vers 6 heures.

Mardi, 10, peint le bâtiment à l'extérieur. Je déjeûne chez le consul. Trouvant que les autorités françaises mettent de la mauvaise grâce à nous envoyer la citerne affectée au renouvellement de la provision d'eau des navires, le commandant se décide à aller avec la *Louise* faire de l'eau à Hann. Fait les préparatifs de départ. Reçu une invitation pour le bal du gouverneur, qui a lieu samedi.

Le lendemain matin, débarqué la chaloupe, pris à terre treize barriques à eau; embarqué des vivres frais pour plusieurs jours. L'aspirant, M. Petit, envoyé à bord de la frégate pour annoncer notre départ. Appareillé à 9 heures 1/2; mouillé devant Hann vers 11 heures; fond dur, sable et coquillage. Immédiatement, envoyé la chaloupe et le canot-major faire de l'eau. Rempli 4 caisses. Jolie brise du NNO.

A cette époque de l'année, dans la saison des tornades, la rade de Hann n'est pas sûre; il s'agit de

renouveler lestement notre provision d'eau. Le commandant me dit que dans un de ses précédents voyages, cette corvée a été accomplie en moins d'une semaine; je lui réponds que nous l'accomplirons en moins de temps encore.

Jeudi, 12, employé une bordée à faire de l'eau. A 4 heures du matin, je pars avec les embarcations pour installer cette espèce de service. L'ardeur déployée par mes gens est si grande qu'elle me cause des appréhensions; je crains qu'en s'échauffant, ils ne deviennent malades. Heureusement tout se passe pour le mieux. Le lendemain soir, toutes nos caisses à eau se trouvent remplies. La nuit, survient une tornade du NE; de la pluie, pas beaucoup de vent. Filé de la chaîne jusqu'à 75 brasses; mouillé la deuxième ancre.

Samedi, fait du sable et de l'eau. Lavage des literies et effets de laine de l'équipage. Pendant que nos embarcations sont en train, la queue de la tornade nous arrive du Sud-Est; le canot-major perd son grappin, par le bris de son cablot; toutes deux sont jetées à la côte et fortement endommagées; il y a là de la besogne pour nos charpentiers. — Levé nos ancres, mis à la voile, changé de mouillage. Peu après, nous voyons sur la rade de Gorée, la *Jeanne d'Arc* mettre à la voile et changer de mouillage également.

Le matin du dimanche 15 juin, fait le nettoyage général du navire; l'après-dîner, appareillé, par faible brise d'ouest et forte houle du SE; mouillé deux fois, la dernière, en rade de Gorée.

Lundi, 16, la corvette à vapeur la *Zélée*, vient mouiller sur rade. Fait nos provisions pour le départ, du charbon, des vivres. Nous embarquons une cinquantaine de petits oiseaux, de l'espèce des bengalis et autres, et huit perruches. Ces oiseaux donnent une animation extraordinaire à notre carré, où ils font le matin un tapage étourdissant.

Mis à la voile le mercredi, à 6 heures du matin. Dîné avec le commandant. Perdu de vue le cap Vert, dans l'E 1/4 SE, à 4 heures.

La brise se fait du nord, vendredi, 20 juin, et force, les jours suivants. L'équipage à divers exercices et à des travaux de gréement. Commencé de vérifier l'inventaire du navire. Le pont est constamment mouillé par l'eau de mer.

L'île de Salt, du cap Vert, en vue, le mardi 24. Belle brise du NE, mer houleuse; le bâtiment fatigüe. Paré à plusieurs petites voies d'eau provenant des bittes de devant, des coutures du pont, des bastingages, des caissons d'entrepont; et à plusieurs petites avaries : bris d'itague de hune, de 2 ferrures de cap de mouton de hauban de misaine, de liure de beaupré. Fixé plus solidement le cercle de râtelier du grand mât, l'axe de tambour du gouvernail. Continué de vérifier l'inventaire. Réparé les embarcations et les voiles. Monté les ancres, chaînes, grappins, boulets, pour les nettoyer et les goudronner. Travaillé aux poudres. Monté, aéré et brossé tout le biscuit. Mâchemourre : 12 kil. 1/2. Renouvelé des drisses de voiles, balancines, etc. Pont toujours mouillé.

Deux ris dans les voiles, temps à grains, forte

brise d'Est, le dimanche 6 juillet. Latitude : 33°40' N ; Longitude : 30°46' O.

La brise mollit les jours suivants mais reste contraire. Le tangage subsiste. Viré de bord une fois par quart. Réparé le chouquet du beaupré. Raidi et raccourci ses haubans en chaîne. Raidi le gréement de hune devant et derrière. Nettoyé les armes. Exercices du fusil et du canon. Calfaté quelques coutures. Confectionné des prélaris, des manches à vent, des ceintures d'embarcations, un caillebottis de soute à biscuit. Observé des séries de distances de la lune au soleil.

Toujours brise d'Est inclinant maintenant vers le Sud.

A 3 1/2 heures de relevée du vendredi 11, aperçu dans le NE, à 80 milles de distance (17 lieues), le pic de l'île *Pico*, des Açores. Ce pic a 2,300 mètres de hauteur.

Samedi, les îles *Pico* et *Payal* en vue.

Lundi, celles de *Saint-Michel* et de *Sainte-Marie*. Toutes ces îles font partie de l'archipel des Açores.

Passé au vent de *Sainte-Marie*, à 2 à 3 lieues de distance, dans la matinée du mardi.

Faibles brises défavorables.

Pour compléter notre mission, nous devons visiter *Mogador*, y rencontrer notre consul à *Tanger*, *M. Daluin*, et montrer avec lui notre pavillon sur les côtes du Maroc. Mais il nous faut d'abord faire escale à *Madère*. C'est vers cette île que nous nous dirigeons depuis notre départ de *Gorée*. Seulement les vents contraires nous forcent de faire un long circuit.

Enfin, le dimanche 20 juillet, nous apercevons Porto-Santho vers 8 $\frac{1}{2}$ heures. Mouillé en grande rade de Baliera, par 14 brasses de fond de roche, les pointes extérieures des îlots extérieurs relevées OSO et E $\frac{1}{4}$ SE. Nous ne pouvons nous procurer ici que des œufs et quelques légumes.

Levé l'ancre lundi, vers 3 heures du matin. Entre Madère et les Desertas, à 8 heures. — Le long de Madère, brises variables; parfois, de fortes rafales tombent des montagnes à bord. Le calme arrive, puis la brise de mer. Vers 1 heure, mouillé en rade de Funchal, par 25 brasses de fond (50 mètres), devant 75 brasses de chaîne. Sur rade se trouve à l'ancre une corvette américaine de 22 pièces, à batterie barbette, la *James' Town*, en croisière à la côte d'Afrique, et ayant un commodore à bord. Salué le pavillon portugais de 21 coups de canon et celui du commodore de 12 coups (hunier déferlé). Le choléra sévit dans l'île. Le soir, un petit brick de de guerre anglais, allant en Chine, vient mouiller sur rade, dans l'obscurité, avec beaucoup d'aisance et de hardiesse.

Mardi, 22 juillet, peint le bâtiment à l'extérieur, remplacé la liure de beaupré; rectifié la tenue des mâts; fait de l'eau. Les vivres sont abondants, de toutes sortes et pas cher. Par suite de la difficulté d'accoster à terre avec nos embarcations, nous louons un canot pour le service du bord, à raison de 5 francs par jour. La malle anglaise de la côte d'Afrique mouille en rade. Reçu une lettre de Sadoine. Écrit à l'ami Cunier.

Continué le lendemain les travaux du bord; à

réparer la guibre. L'équipage reçoit des vivres frais. A Funchal de Madère, on peut tout se procurer, nous faisons toutes sortes d'achats : filtre, cuivre, chaux, graisse, balais, peau de tambour, etc. Vers le coucher du soleil, une division prussienne composée d'une frégate à vapeur, à aubes, de 12 pièces, le *Dantzig* ; d'une frégate de 40, la *Thétis* ; d'une corvette de 12, l'*Amazone*, et d'une goëlette-yacht, le *Vrauwloaf* (louange des dames), don des dames de Berlin, vient mouiller sur rade. Le *Dantzig* porte le pavillon amiral. La division est commandée par le prince Adalbert.

Jeudi, salué le pavillon amiral du prince de Prusse, de 17 coups de canon. M. Welsh, notre vice-consul, homme charmant, d'origine américaine, né à Madère, vient à bord ; on le salue de 5 coups de canon. Il se rend ensuite avec le commandant à bord du *Dantzig*, où il est salué de 5 coups, auxquels nous répondons pour remercier. Je descends à terre, et déjeûne chez M. Welsh, avec des officiers de la corvette américaine.

L'aspect de Funchal est des plus pittoresque. Près de la mer déjà, le sol s'élève, et arrive graduellement, par des mouvements irréguliers, jusqu'à une très grande hauteur. Les rues suivent ces mouvements ; aussi les moyens de transport sont-ils singuliers ; l'usage des voitures étant presque impossible, on se sert de hamacs, de chaises à porteurs, de chars traînés par 2 ou 4 bœufs, dont les roues ont une grande solidité, et même de paniers en

osier, analogues à ceux des montagnes russes. La descente dans ces paniers est agréable, se fait avec beaucoup de vitesse, et sans péril, les conducteurs étant adroits.

Quant au sol de l'île même, il s'élève de toutes parts vers une chaîne de montagnes dont le sommet, le pic Ruivo (4,800 mètres), est un ancien cratère. Située par 32° de latitude N, à 140 lieues de la côte occidentale d'Afrique, Madère jouit d'un climat remarquable par sa douceur et son égalité. De nombreux et charmants ruisseaux la sillonnent, lui donnent la vie, la fraîcheur. Une végétation ravissante, où se rencontrent à l'état libre, naturel, poussant comme ailleurs les mauvaises herbes, les héliotropes, géraniums, hortensias, résédas, embaume l'air de parfums suaves. Les arbres fruitiers abondent. Mais depuis quelque temps, la vigne périlite ; sa culture se trouve remplacée par celle de la canne à sucre, de la cochenille. Madère compte 100,000 habitants et Funchal 26,000.

Nous passons cette journée du 24 juillet à parcourir les environs de la ville, dans l'enchantement. Le consul nous ayant donné rendez-vous à une maison de campagne de l'un de ses amis, qu'il désire nous montrer, nous entrons, d'après ses indications, vers l'heure convenue, dans une superbe propriété dont la grille est toute grande ouverte. Plus occupés d'admirer les jardins, le paysage, qu'à nous présenter aux propriétaires, tout à coup nous nous trouvons en présence de deux dames, l'une âgée, l'autre d'une grande beauté, mesdames Loyd et Gordon. Nous expliquons l'objet de notre visite.

La jeune dame nous dit de la meilleure grâce du monde : « Votre consul, notre ami, se promène sans doute en ce moment dans les jardins avec mon mari ; si vous le désirez, nous irons à leur recherche. » A peine avons-nous fait quelques pas que nous voyons des officiers prussiens, puis le prince de Prusse. Notre rencontre avec eux a lieu dans un pavillon. Là, le prince Adalbert présente ses officiers à ces dames ; nous avons l'honneur de lui être nous-mêmes présentés par M^{me} Loyd. Tout cela se fait avec une aisance étonnante, vu la singularité de la situation. Les femmes du monde bien douées, possèdent une sorte de baguette magique, qui leur permet d'aplanir les difficultés.

Au dîner que le consul nous donne, nous goûtons de sept à huit sortes de vin de Madère, la plupart exquis. M. Welsh doit une partie de sa belle fortune au commerce de vin. Malgré la maladie de la vigne, ses caves sont bien garnies encore ; nous lui achetons une pipe de Boal entre nous, au prix de 90 livres sterling, dont j'ai quelques bouteilles, pour mes amis d'Anvers. On distingue trois qualités principales de Madère : le Malvoisie, vin doux ; de Boal et le Sertial, vins secs. Chacune de ces qualités en comprend d'autres ; suivant l'origine des plants. Il en est qui proviennent de ceps de Bourgogne. Le Malvoisie découle de ceps de Candie, importés en 1445. M. Welsh nous en fait prendre à ce dîner, qui date de 1796 et vient d'un plant de Joanisbergh ; nous le trouvons excellent mais un peu trop dépouillé. Le vin que nous avons goûté, ce matin, pendant notre promenade, dans une sorte

de cabaret, près de Funchal, était bon et à un prix très minime.

M. Welsh voudrait nous voir prolonger notre relâche; marié depuis peu, il cherche à distraire, par toutes sortes de diversions, sa jeune femme, que l'inquiétude du choléra tourmente; nous ne demanderions pas mieux que de prolonger la diversion procurée par notre présence, mais le fléau sévit avec intensité; cette nuit de jeudi à vendredi, 22 personnes succombent à l'hôpital; il n'y a pas moyen de rester.

Vendredi, 25 juillet, la corvette la *James' Town*, quitte de bonne heure la rade. Nous nous préparons à en faire autant. Reçu dans la journée des visites d'officiers prussiens. Quelques-uns des nôtres font visite à bord de leurs navires. Nous en recevons une qui nous fait grand plaisir, celle de notre vieux maître Rombaud, actuellement premier maître d'équipage à bord du navire amiral le *Dantzig*, que M. Michel et moi nous retirâmes de l'abrutissement où l'avaient plongé les mauvais traitements du commandant Van den Broeck et de son âme damnée, le schiper Girardin.

Le soir, vers 11 1/2 heures, appareillé par une petite brise de terre, sous le grand et le clin focs. Fait route sur la pointe Sud de la Désertas du Sud, pour en passer à 8 milles de distance.

Pendant notre séjour en rade de Funchal, nous n'avons eu que de faibles brises de terre et de mer, et pas de houle ni de ressac. La brise de mer tient de l'Ouest; celle de terre, de l'Est. Le meilleur fond pour l'ancrage se trouve à l'Ouest de la ville.

Beau temps, bonne brise et grosse houle du NE, le samedi 26 juillet. Couru une bordée au Nord, pendant 8 heures. Le navire fatigue beaucoup. Le soir, les Desertas et Madère encore en vue.

Même temps, les 27, 28 et 29. Un ris dans le hunier ; perroquet serré. Pont constamment mouillé par l'eau de mer. Voiles déchirées ; réparé. Drisse de hune et râtelier de mât de misaine brisés. Raidi le grand étai et le gréement des mâts de hune ; établi un galhauban de vent arrière de mât de misaine. L'entrepont et les cabines font de l'eau. A divers travaux. Humidité extrême ; malgré le soleil et la brise, le linge de l'équipage mis à sécher pendant toute la journée reste humide. Psychromètre : 2 de différence.

Temps brumeux, calme et faible brise, le 30. Couru plusieurs bords sous petites voiles, en sondant continuellement. Les sondes marquent de 70 à 20 brasses, sont très irrégulières. Mis les ancres aux mouilleurs.

Le lendemain, aperçu terre dans le SSE, vers 8 heures. Reconnu les Montagnes de fer. Le temps s'éclaircit, la brise se fait du Nord.

Mouillé en rade de Mogador, par le travers de l'île du même nom, ayant l'entrée ouverte, dans le NNO, un peu trop loin de l'île, par 3 brasses moins 1 pied de mer basse, 4 brasses et 2 pieds de mer haute, et un fond de sable et roche. Affourché sur 30 brasses de l'une chaîne et 15 de l'autre. Levé la 2^e ancre, rectifié l'affourchage ; les ancres doivent se trouver NO et Est. Reçu la visite de la santé ; on nous laisse communiquer avec terre sans

difficulté. Salué le pavillon du Maroc (rouge) de 21 coups de canon.

Dans cette saison, les vents d'Ouest sont rares à Mogador; en hiver, ils occasionnent souvent des désastres; l'an dernier, six navires se sont perdus corps et biens. Les vents du NE règnent pendant l'été; parfois leur force empêche de communiquer avec terre pendant plusieurs jours. On débarque à la porte de la Marine, de mer haute, et sur les roches à gauche, de mer basse. Le courant n'est pas fort; la *Louise* reste toujours évitée vers le Nord. Dans le chenal à suivre pour se rendre à la porte de la Marine, on rencontre une roche, qu'il faut laisser sur tribord, en courant un peu vers l'Ouest. Près de là se trouve un bassin d'eau très bonne alimenté par un aqueduc et facile à se procurer mais seulement vers l'instant de la mer haute. Mogador est fortifiée, les portes de la ville se ferment au coucher du soleil.

Quoique située sur le même degré de latitude et à peu de distance de Madère, Mogador possède un tout autre climat. La température y est plus fraîche; le thermomètre descend souvent pendant notre séjour au-dessous de 20 degrés. Le jour, les vents soufflent du Nord; ils passent au NE le soir, en forçant, tandis que le ciel présente un aspect menaçant dans le NNO, et qu'une houle se fait sentir de ce point de l'horizon. Ces vents froids du NE descendent de la chaîne de l'Atlas qui se termine et qu'on voit distinctement ici. C'est probablement à cette fraîcheur qu'il faut attribuer l'état sanitaire de la ville, préservée jusqu'à présent du choléra.

Fondée en 1760 par Sidi-Mohammed, bombardée en 1844 par les Français, Mogador est bien bâtie et présente tout à fait l'aspect d'une ville de l'Orient. Principal entrepôt de l'empire marocain, elle est à environ 35 lieues Ouest de Maroc, la capitale, et compte 27,000 habitants. Son commerce le plus important consiste en huile d'olive, dont on fait des savons, que l'on emploie dans les machines mélangée à d'autres huiles, et en cuir, laine, cire, amandes, dattes. Les Anglais y importent beaucoup de marchandises.

Pendant notre séjour en rade, fait de l'eau, peint le navire, réparé les voiles déchirées, les avaries, calfaté quelques coutures des ponts.

Vendredi 1^{er} août, descendu à terre avec le commandant; fait notre visite au gouverneur, qui nous reçoit à la Douane; au consul d'Angleterre, qui remplit les fonctions de consul belge; et au consul de France. Parcouru la ville, le quartier maure et le quartier juif. L'aspect des rues n'est pas gai, on ne voit que des murs; les fenêtres des maisons donnent presque toutes dans une cour intérieure; l'odeur d'huile et les chameaux que l'on rencontre partout ne sont pas non plus bien récréatifs; cependant sur certaines places, il y a des magasins assez bien tenus, où l'on trouve des objets en cuire brodé, des armes et autres produits de l'industrie orientale. Les femmes sont vêtues de longues draperies et se cachent la figure si soigneusement qu'on aperçoit à peine leurs traits. Assisté le soir à une grande fête publique; musiques tapageuses; exercices de guerre, tours de force, par des Arabes de l'intérieur.

Pour nous faire honneur, le gouverneur nous donne un thé.

M. Daluin n'étant pas arrivé à Mogador, nous irons le prendre à Tanger, sa résidence habituelle.

Samedi, 2, visite à bord du consul de France, que nous saluons de 7 coups de canon. Sondé la sortie vers le Sud. Trouvé de mer basse 5 mètres d'eau dans le chenal, entre le banc Sud de l'île et celui de la terre ferme, vers le fort portugais.

Appareillé, à mer haute, dimanche, vers 2 heures, par jolie brise du NNE au NE. Etabli les voiles ayant encore 28 brasses de chaîne dehors. — L'établissement du port, à Mogador, est 1 heure 7'; les marées observées marquent une marne d'environ 3 mètres, sans donner lieu à un courant bien sensible. — Passé au Sud de l'île; gouverné sur le cap, en le laissant un peu à babord, jusque passé le Fort ruiné, puis loffé vers l'Ouest. Perdu terre de vue vers 4 heures. Légère brume, forte rosée.

Les vivres à Magador sont excellents et d'un bon marché extraordinaire, sans doute parce que leur exportation se trouve prohibée. Ce qu'il y a de mieux à la côte d'Afrique, ce sont les volailles de Magador et les canards de Gorée; ils sont succulents. Parmi les fruits, le raisin est délicieux; les grappes sont énormes. Voici quelques chiffres significatifs :

Le pain de froment 1 ^{re} qualité coûte	14 centimes le kilogr.
La viande de bœuf id.	23 id.
Le maïs fr.	4 00 les 100 kilogr.
24 poules »	11 75
25 livres raisin sec »	5 00
54 livres de dattes »	8 50

Vent contraire, du NE, variable, les 5, 6, 7 et 8 août. Viré de bord plusieurs fois, suivant les variations du vent. Exercices du canon et du fusil. Coïncé le grand mât. Vérifié l'inventaire de la soute aux poudres et des projectiles ; réparé des boîtes à mitraille.

Le samedi 9, faible brise du NO, beau temps. Navires en vue. Pêché une bonite. Le lendemain, la brise passe au OSO. L'observation de distances de la lune au soleil, nous donne une Longitude de 14 minutes plus à l'Ouest que celle des chronomètres.

Le vent revient au Nord, le 11, et passe au NNE, le 12. Ce jour, hissé le pavillon pour un vaisseau de ligne français. Mis les ancres aux mouilleurs. Humidité extrême ; psygromètre : 2, 1. A 4 heures, aperçu terre (le cap Spartel) dans l'ESE ; temps légèrement brumeux ; la brise passe à l'Est, en forçant. A 8 heures, pris 2 ris dans les voiles, réduit la voilure ; couru plusieurs bordées pendant la nuit, en nous tenant près de terre ; la sonde marque de 50 à 60 brasses. Une goëlette hermaphrodite vient nous héler, pour demander la route. Marées ; flot de minuit à 6 heures, portant au Sud. Vers 4 heures du matin, jolie brise du Sud ; rétabli la voilure, gouverné sur le cap Spartel. La brise tombe vers 7 heures. Des pêcheurs portugais, de Faro, et espagnols, de Possa, nous vendent du poisson ; leur provision d'eau est épuisée, nous leur venons en aide ; depuis 46 jours ils tiennent la mer et ne peuvent rentrer au port à cause de la persistance des vents du NE ; ils nous disent que la brise

s'élève vers midi, est parfois très forte et tombe dans la soirée en ralliant le Sud. Jusqu'à midi, presque calme. Grand navire à 4 mâts; divers bâtiments naviguant par des brises de directions opposées. Vers 1 heure et demie arrive le vent d'Est. La plupart des navires qui louvoyent ont des ris dans leurs voiles; d'autres s'abritent sous le cap Spartel.

Ces vents et ces courants contraires nous empêchent d'atteindre Tanger, que nous voyons distinctement devant, dans le SE $1/2$ S. p. c., à 6 minutes environ, 2 lieues de distance. Une délibération a lieu sur la situation. Après avoir pris notre avis (M. Gerard et moi, nous penchons pour continuer de louvoyer), le commandant se décide à laisser porter, à faire route pour Anvers. Toutes voiles et bonnettes dehors. Toujours ciel serein, grande humidité pendant le jour, forte rosée pendant la nuit. Houle de l'Ouest, brise variable.

Point à midi du vendredi, 15, jour de l'Assomption : Latitude : $35^{\circ}51'$ N; Longitude : $8^{\circ}5'$ O. Rentré les ancres et les chaînes.

Beau temps, jolie brise variable du Nord à l'Ouest, les 16, 17, 18, 19 et 20. Instruction : ne pas prendre babord amures, si l'on ne peut pas tenir le Nord.

A partir du 21, les vents inclinent vers le Nord d'abord et l'Est ensuite. Louvoyé d'après ses variations. Nous gagnons au vent et en vitesse les navires que nous rencontrons; c'est une petite consolation. Parmi eux, un bâtiment de transport (3 mâts) porte sur ses joues et ses hanches le numéro 63.

Nous avons quelques autres distractions : le 26, un banc de cachalots très nombreux en vue ; le 27, une énorme baleine.

Un calme survient, le 28 ; grande sécheresse, le psygromètre marque 4, 8. Depuis Tanger, la température s'est constamment maintenue entre 19° et 26°. Latitude : 43°36' ; Longitude : 18°56'.

Vendredi, 29, faible brise du Sud variable ; bonnettes dehors. Mis en panne, vers 4 heures, pour un cutter qui manœuvre de façon à venir nous héler ; son embarcation nous accoste ; ce navire, l'*Eole*, de Granville, capitaine Leroux, parti de La Rochelle pour Terre-Neuve depuis 17 jours, avec quelques passagers, a constamment lutté contre des mauvais temps du ONO et du NO ; nous lui donnons une barrique d'eau douce, il nous fait cadeau d'un peu de pommes de terre. Cet échange de bons procédés, trait de mœurs maritimes, me semble digne d'être cité.

Samedi, 30, la brise se fait du Nord vers midi, et bientôt après passe au NE, devient encore défavorable ; c'est impatientant.

Bonne brise du NNE le lendemain ; mis en place les pataras de misaine.

Même temps le 1^{er} septembre ; la drosse de gouvernail se brise ; réparé. Fait passer 5 matelots de la 3^e à la 2^e classe, après examen. .

Le 2, calme ; mer houleuse, le navire roule et fatigue. Latitude : 47°57' ; Longitude : 11°27'. Lavé les hamacs. A divers travaux.

Une brise du Sud s'élève le lendemain et nous force de prendre 2 ris dans la grande voile et le hunier.

Grosse mer, le 4; saisi à nouveau la drome et les embarcations; calme, le soir; mer houleuse.

Enfin, le vendredi 25, à 4 heures du matin, aperçu les feux du Lézard dans le N 1/2 O. Mis les ancres aux bossoirs, étaliqué les chaînes. Beaucoup de petites avaries : des bris de poulies, d'itagues, de pitons, etc. A 11 heures, la tour d'Edystone NNE; viré de bord. Notre point à midi observé correspond exactement avec celui calculé. Le vent force beaucoup; pris 3 ris dans la grande voile et le hunier, 2 dans la trinquette, 1 dans la goëlette; viré de bord vent arrière, à 8 heures, ayant le feu d'Edystone N 1/4 NO, à courte distance.

Vers 11 1/2 heures du matin du lendemain, aperçu un bateau-pilote de Plymouth (voile marquée : HP); hissé le pavillon bleu; embarqué un pilote, laisser porter, fait route pour Plymouth; entré par la passe de l'Est et mouillé par 5 brasses de fond. Salué le pavillon anglais de 21 coups de canon et l'amiral de 17 coups. A l'ancre se trouvent 4 vaisseaux à hélice à 2 ponts et 1 vapeur; l'un deux est le *Conquéror*, de 101 canons.

Plymouth est après Portsmouth, le port militaire le plus important de l'Angleterre. Sa rade vaste, profonde, parfaitement abritée par la magnifique jetée construite à cet effet, peut contenir toute une flotte. En ce moment, le vent souffle du large, il y a grosse mer dehors; cependant notre mouillage, qui est près de la jetée, se trouve complètement à l'abri. Le feu d'Edystone construit sur des rochers

à quelques milles en mer, se voit très bien d'ici.

Plymouth est la capitale du Devonshire, un des comtés les plus riches, les plus beaux et les plus fertiles de l'Angleterre. Elle forme pour ainsi dire une seule ville avec Devonport, située à une lieue plus haut, à l'embouchure de la Tamer et de la Plym, rivières qui se réunissent au lieu même où elles se jettent dans la Manche. A Devonport sont les chantiers de constructions. Plymouth compte 65,000 habitants, Devonport 50,000. De notre mouillage on jouit d'une vue superbe ; on aperçoit, dans le haut de la rivière, de nombreux navires de toutes sortes, et sur les rivages, de riantes collines parsemées de jolies villas, de châteaux somptueux. Nous voudrions pouvoir visiter le port et les environs ; mais le lendemain déjà, le temps change, le calme survient, puis une petite brise du SO ; si faible qu'elle soit, cette brise nous oblige de quitter. Pas plus dans la marine militaire que dans la marine marchande, on ne s'écarte du but ; aussitôt sa mission terminée, le navire rentre au pays sans délai.

Appareillé le dimanche 7 septembre, vers 10 heures ; louvoyé ; sorti par la passe de l'Ouest ; passé entre les bouées du Nord, où se trouve une profondeur de 17 pieds d'eau, de mer basse. A peine sorti, nous rencontrons le *Duc de Wellington*, de 131 canons, qui se dirige vers l'entrée de Plymouth, avec lequel nous faisons l'échange du salut du pavillon, courtoisement commencé par lui. Les marins s'attachent à suivre exactement les règles de la bienséance dans leurs relations entre eux et avec les autorités du pays où ils se trouvent ; en montrant

le pavillon national à l'étranger, c'est la patrie qu'ils représentent ; cet honneur, cette responsabilité leur font peser et classer à leur rang les moindres détails. Le vaisseau le *Duc de Wellington* nous rencontrant sortant de Plymouth, où nous avons reçu l'hospitalité, croit devoir compléter cette hospitalité par un procédé galant. En général la politesse est la marque de la dignité. — Vers 11 heures du soir, les feux du Portland en vue.

Beau temps, faible brise d'Ouest et calme, le lendemain. A midi, Saint-Alban et l'île de Wight en vue à peu de distance.

Temps pluvieux, jolie brise contraire, de l'Est au SE, les 9, 10 et 11 septembre. Louvoyé. Reconnu successivement le feu des Owers, de New-Scho-reham, de Beachy-Head ; vu distinctement ceux de la ville de Brighton. Embarqué un pilote belge près de Beachy-Head. Viré de bord tout contre Hastings. Continué de louvoyer très près de terre, sous Dungeness, dans le West-Road, près du port de Rye, de New-Romney, Hythe, Sandgate, Folkstone, Douvres et des feux du South-Foreland.

Par beau temps, jolie brise variable du NE à l'Est et belle mer, continué de naviguer en louvoyant, dans la mer du Nord, le 12. A 4 heures du matin, le feu de Calais Sud et ceux du South-Foreland O $\frac{1}{4}$ NO. A 7 $\frac{1}{2}$ heures, Calais SO, Grave-lines SE ; couru sur la côte de France pour profiter du premier flot. Vers 1 $\frac{1}{2}$ heure du matin, mouillé par 12 brasses de fond, ayant le feu d'Ostende dans le SSE $\frac{1}{4}$ E, à 11', 4 lieues environ de distance.

Appareillé le samedi 13, à 9 heures du matin,

par temps à grains et ciel chargé dans l'Ouest. Embarqué le pilote de rivière en travers de Flessingue, vers 2 1/2 heures. Remonté l'Escaut ; belle brise du NE ; mouillé en face de Hoetjenskerke à 10 1/2 heures du soir.

Le lendemain dimanche, levé l'ancre à 5 1/2 heures du matin ; fait voile pour Anvers ; jolie brise du NO ; mouillé devant la ville vers 1 1/2 heure, par un temps superbe.

Notre voyage n'a duré que cinq mois et demi. Ce voyage est le dernier accompli par la *Louise-Marie*. Construite pour protéger notre pêche dans la mer du Nord, cette goëlette remplit une foule d'autres missions. Elle débuta par montrer notre pavillon dans le Tage, en conduisant à son poste notre ministre à Lisbonne, M. de Beaulieu, puis elle contribua à notre expédition de Santo-Thomas, à atténuer les résultats funestes de cette expédition ; enfin et surtout elle fit à la demande de nos industriels et de nos négociants, de nombreux voyages à la côte occidentale d'Afrique, pour favoriser l'extension de leurs échanges dans ces parages, et prit une part glorieuse à l'affaire du Rio-Nunez, où elle joignit son action à celle d'une division française chargée d'avoir raison de pillages dans lesquels notre commerce avait éprouvé des pertes. Pour lui permettre de reprendre la mer, il faudrait lui faire subir une forte réparation. Or, la question de la marine ayant été posée devant nos Chambres, le ministère se décide à faire aboutir cette question, dont la solution quelle qu'elle soit, comporte la suppression du matériel existant. La suppression

arrive tardivement, peu à peu. La *Louise-Marie* n'est désarmée qu'au commencement de 1859 et le *Duc de Brabant* qu'en 1862.

La plus grande satisfaction que l'homme puisse éprouver, c'est certainement de réussir dans ses entreprises, particulièrement quand le but qu'il se propose est utile, élevé.

Cette satisfaction ne nous fut pas accordée.

Toutes les entreprises auxquelles la marine fut employée échouèrent, non par sa faute, mais parce qu'on ne tint pas compte de ses avertissements, de ses renseignements, qu'on ne la mit pas à même d'avoir l'influence voulue en l'organisant sérieusement.

Ignorante dans la matière, imbue de préjugés et se croyant apte pourtant à résoudre les questions relatives aux relations commerciales lointaines, l'opinion publique se montra sans cesse défavorable à l'idée que la marine peut être utilement employée pour les obtenir. Tous nos efforts en ce sens échouèrent à cause de ce préjugé. Égarée par des théoriciens épris de principes vrais par eux-mêmes mais nuisibles lorsqu'on les applique à chaque espèce de situations, d'une manière absolue, elle ne voulut pas admettre que notre infériorité vis-à-vis de peuples anciennement constitués, de peuples pourvus par l'émigration, la conquête, une longue suite d'incessants essais, de l'expérience, de l'esprit d'initiative, des éléments d'action commerciale indispensables pour opérer à l'étranger, nous imposait l'obligation d'obtenir par des sacrifices réitérés les connaissances, les

hommes et les choses qui constituent ces éléments précieux. Avec de pareilles dispositions, les tentatives les mieux combinées sont frappées de stérilité. La marine fut rendue responsable d'entreprises qui n'avaient pas même ce caractère sérieux et n'étaient nullement son fait, ou plutôt elle fut en quelque sorte rendue responsable d'une responsabilité dont elle n'avait pas été honorée. Non seulement nous n'eûmes pas la satisfaction de réussir mais nous fûmes discrédités pour des œuvres que nous condamnions, auxquelles nous nous associâmes de force quoique avec dévouement, qui furent conduites autrement que nous le demandions.

Poursuivre un but contraire aux idées reçues, quand on n'y est pas obligé, constitue une source d'amertumes et un acte de folie. Il y avait pour nous obligation de réagir contre l'opinion afin de l'éclairer.

A cause de mes aptitudes particulières, afin d'être utile et aussi pour ne pas me laisser effacer, je m'occupai spécialement de la question de la marine, de l'établissement de relations commerciales, du problème des intérêts matériels.

Pour les mêmes raisons je fus amené plus tard à aborder la question des intérêts élevés, le problème social tout entier. Je cherchai la solution de ce problème sans me faire la moindre illusion sur les difficultés à vaincre, la faiblesse de mes moyens, par nécessité, fatalement.

Les beaux projets, les bonnes résolutions ne font pas plus défaut aujourd'hui qu'autrefois. Seulement, l'énergie manque souvent pour pouvoir les mener à bonne fin.

Complètement éclairé sur l'utilité d'une marine, par les travaux de la commission nommée à ce sujet, le gouvernement n'eût pas la force de présenter aux Chambres des conclusions sur la question.

Il recula devant les dispositions des députés, de l'opinion.

En général, les députés sont obligés de compter avec l'opinion et l'opinion se compose de gens dont l'idéal social est le gouvernement à bon marché, favorisant le développement immédiat de la prospérité publique, même au prix de la sécurité, de l'avenir, de gens avides de jouir, de se soustraire aux charges, et par suite peu aptes à comprendre le besoin de s'astreindre à des sacrifices réitérés pour préparer les éléments des succès durables, ces relations commerciales internationales directes qui contribuent tant à la richesse et à la stabilité des nations.

Incontestablement, la Belgique libre s'est enrichie considérablement par le travail, au point d'exciter l'envie chez les uns, l'admiration chez les autres.

Elle s'est enrichie en réalisant, par un système commercial absolu, par la pratique de la doctrine commode du laisser faire et du laisser passer, la prospérité conforme à ses ressources naturelles exploitées avec hâte, sans suite, sans examen.

Les branches de notre travail national agissent séparément, suivant l'offre et la demande, les impressions du jour, en suivant l'impulsion qu'elles reçoivent de l'étranger.

Dans d'autres pays, anciennement constitués, tels que l'Angleterre, l'Allemagne, la Hollande, la Suisse, et aussi chez les peuples qui jouissent d'une éducation économique avancée par leurs progrès sous tous les rapports, le travail commercial, maritime, industriel, tel que celui des États-Unis, dans ces pays et chez ces peuples les diverses branches s'unissent, s'organisent pour l'exportation, afin d'étendre, de créer des débouchés directs et lointains, les débouchés les plus assurés, les plus capables de rendre une nation indépendante, à l'abri des crises économiques.

En Belgique, rien de semblable n'existe.

Notre travail ne forme pas un faisceau de forces vives.

Le lien entre ses diverses parties fait défaut.

Ce lien précieux s'obtient par l'émigration, en fondant des débouchés directs.

Nous n'émigrons pas.

Par suite, nos exportations se font de deuxième main, ne peuvent s'étendre, nous sommes pour cet objet à la merci d'étrangers qui nous exploitent sans nous mettre à même de réagir contre la concurrence qui nous est faite sur les marchés lointains.

La Suisse doit à l'émigration la perfection de son travail, et l'Allemagne, de pouvoir opérer sur tous les points du globe presque comme chez elle, tant elle se trouve bien renseignée par ses nationaux.

Nous n'avons ni les avantages que procure l'émigration ni ceux que présente une industrie maritime puissante. Aux États-Unis, cette industrie remplace les relations établies par l'émigration, elle sert aussi de lien.

Produisant suivant les fluctuations des affaires chez nos voisins, leurs besoins, nous vivons au jour le jour, sans nous inquiéter du lendemain.

Jusqu'ici, nous ne nous en sommes pas mal trouvés, il faut le reconnaître.

Aussi longtemps que les circonstances continueront de nous favoriser, il est évident qu'il ne servira de rien de conseiller la prudence, de changer de voie.

Mais la fortune peut nous abandonner; dans cette prévision, il convient d'étudier le terrain nouveau sur lequel nous serons peut-être un jour obligés d'opérer.

Les essais tentés par nos négociants à l'époque du retour de la *Louise-Marie*, attestent qu'ils firent de sérieux efforts pour ne pas tomber dans le système suivi maintenant, où l'on marche à l'aventure, en abandonnant à des étrangers la plus grande part des bénéfices du transport par mer et du placement des produits.

A notre arrivée au pays, en septembre 1856, la ligne de navigation à vapeur d'Anvers sur New-York, fondée par MM. Spilliaert, Notteboom, Posnoz, etc., venait de s'ouvrir par deux de ses navires construits en Hollande, la *Belgique* et la *Constitution*. Malheureusement, l'organisation de cette ligne ne fut pas suffisamment étudiée, les bâtiments n'eurent pas tout d'abord les qualités requises. Il en résulta pour MM. Tack et Pougin

qui les commandaient, des désagréments, des retards, qui jetèrent du discrédit sur l'entreprise. Ceux construits au chantier Cockerill furent livrés dans de meilleures conditions, surtout les deux derniers; le premier d'entre eux, le *Léopold*, commandé par M. Michel, fit son premier voyage pendant l'hiver de 1856 à 57. A son retour, j'obtins de pouvoir faire le deuxième voyage, en offrant d'aider les officiers dans leur service. M. Michel me confia les chronomètres, m'employa aux calculs. Je pus ainsi étudier à l'aise les conditions de cette navigation nouvelle, saisir l'étendue de notre imprévoyance, les causes de notre insuccès. Ayant publié sur ce sujet une brochure qui fut considérée comme un pamphlet commercial, à cause de la crudité des vérités qui m'échappaient, je crois inutile d'entrer dans ces mêmes détails. Je me bornerai donc à narrer mon voyage.

M. Lahure m'accorda pour tout encouragement un congé à demi-solde; c'était peu, j'en éprouvai de la gêne, de l'ennui.

Embarqué à bord du *Léopold* le 20 avril 1857. Le navire sort des bassins vers midi; mouillé pour éviter le bâtiment, puis levé l'ancre, fait route, couru demi-force et pris ancrage devant la « Pipe de tabac. » Nous avons à bord 700 émigrants presque tous Allemands.



CINQUIÈME PARTIE.

Levé l'ancre le 21 avril vers 8 1/2 heures du matin. A Flessingue, vers 1 1/2 heure. Pris la mer. Calme, beau temps. Le *Léopold* file de 8 1/2 à 10 nœuds; machine faisant 32 à 33 tours par minute; modérateur ouvert à 3/16; vide : 69; pression : 13 livres en moyenne. Dégagé les perroquets, amené les bouts-dehors de bonnettes. A 11 heures du soir, en travers de Douvres.

Mes notes de bord de ce voyage à New-York narré ici, sont remplies de détails relatifs au fonctionnement de la machine. Ces détails spéciaux ne peuvent trouver place dans un récit destiné surtout à développer chez nous le goût des choses maritimes, qui, elles-mêmes, malgré un certain côté pittoresque et poétique, sont empreintes de monotonie, de sécheresse; je ne puis donc en faire usage. N'étant ni officier ni passager à bord du *Léopold*, mes notes décèlent l'absence de responsabilité où je me trouve, elles n'ont pas le caractère d'authenticité de celles de mes voyages précédents. Cependant je tâcherai d'esquisser, d'après ces indications et mes souvenirs, la vie du bord, les circonstances de la navigation.

Le commandant, M. Michel, comprend parfaitement les difficultés, les défauts de l'entreprise au service de laquelle il s'est placé ; il s'efforce de réagir contre sa situation, et se trouve secondé avec beaucoup de zèle et de dévouement par ses officiers. Par l'ordre, l'énergie, il obvie autant que possible au manque d'organisation de la ligne. Sans se faire illusion sur les conséquences que ce défaut d'organisation peut produire, sur sa part de responsabilité dans ces conséquences, uniquement pour se distinguer, il s'éprend de sa tâche, remédie à tout, pare au plus pressé, en conservant toujours son sangfroid, ses forces, et l'entente entre ses officiers. Actif, intelligent, appliqué à ce qu'il entreprend, il déploie dans ce service une fermeté rare, un courage et une vaillance dignes d'éloges. Malheureusement, par suite des difficultés contre lesquelles il lutte, son caractère, son humeur s'altèrent, il devient taciturne, préoccupé et perd cet entrain, cette sociabilité, les moyens d'action sur son entourage, d'agir sur le moral des siens qu'il possède naturellement. Souvent je cherche à le rendre à lui-même, et j'y parviens parfois. Sa transformation, conséquence presque inévitable de sa position, atteste combien il s'efforce de satisfaire les exigences de cette position, et ne diminue en rien son autorité, la confiance qu'il inspire.

Il ne suffit pas à un capitaine de paquebot d'être capable et doué de force d'âme, il faut encore qu'il soit aimable, accessible, qu'il ait assez de tact pour agir de façon à se trouver toujours en quelque sorte à la hauteur des passagers, quels qu'ils soient,

et à conserver, sous des dehors modestes, affables, vis-à-vis de ces passagers, le prestige voulu, aussi bien dans leur propre intérêt, pour trancher convenablement les différends qui peuvent surgir entre eux, avoir l'ordre à bord, que dans l'intérêt, pour la réputation de la ligne.

M. Michel a tout ce qu'il faut pour répondre à ces exigences, seulement il est accablé par la faute de ses patrons et ne trouve plus cette facilité de s'occuper à la fois des choses essentielles et de petits détails, de plaire, qu'il possédait auparavant. En cela, il diffère de M. Dufour, excellent officier aussi et aujourd'hui comme lui capitaine-lieutenant de vaisseau. Mais M. Dufour ne s'est jamais lancé dans aucune entreprise sans y être obligé, il n'a pas subi ces épreuves qui finissent par changer les caractères les mieux trempés ; c'est pourquoi il conserve sa grande facilité et son inaltérable humeur.

En général, les officiers du *Léopold* sont comme M. Leuning, le second, d'une grande douceur ; ils remplissent leurs fonctions tranquillement, simplement, courageusement ; mes rapports avec eux sont agréables.

Parmi les passagers, quelques-uns sont belges, M. l'abbé De Smeth, le célèbre missionnaire des Indiens des Montagnes rocheuses, et sept jeunes gens de la Compagnie de Jésus, ses compagnons nouveaux d'exploration. Quoique je prenne plaisir à entendre ce digne et héroïque abbé narrer ses voyages, je me sens moins à l'aise, avec lui et les siens, qu'avec les officiers du bord ; je crois même

prudent de garder vis-à-vis d'eux une certaine réserve, à cause des éléments de discussion existant entre nous. Ces messieurs agissent probablement de même à mon égard. Par cette prudence réciproque, nous restons en de bons termes ensemble.

Il y a trois classes de passagers ; presque tous sont émigrants et de la 3^e classe ; beaucoup de ces émigrants semblent dans une position voisine de la pauvreté. Cependant la propreté ne fait pas défaut chez eux ; en outre, ils sont dociles. Quand il fait beau temps, que tout va bien, je jette volontiers un coup d'œil dans leur logement, où, quoique entassés, ils se livrent à toutes sortes d'occupations avec ordre, rarement l'on entend des disputes, du tapage, des cris déplaisants. En mauvais temps, le spectacle est autre, il est misérable ; il faut tout voir, tout connaître ; dans ces moments, je vais parfois causer avec l'officier chargé du nettoyage, observer avec lui cette misère et suis heureux ensuite d'aller respirer sur le pont à pleins poumons un air pur, pour me désempoisonner.

L'émigration allemande qui depuis la dernière guerre de l'Allemagne avec la France, s'est encore accrue, donne lieu à des interprétations qui me paraissent erronées.

On prétend que la crainte du renouvellement de la guerre produit cet accroissement. Ce n'est pas mon avis.

Les gens qui émigrent sont des gens courageux.

Quand on est abruti par la misère, on n'a pas la force d'émigrer. Les nécessiteux en Allemagne ne sont pas abrutis.

Renseignés par une foule des leurs qui se sont enrichis en émigrant, ils se préparent à suivre la même voix qu'eux. Quoi de plus naturel ?

A mesure que dans ce pays, la lumière se fera dans les classes inférieures, sur les avantages offerts par l'émigration, cette émigration s'accroîtra davantage encore.

L'Allemagne lui doit en grande partie ses relations commerciales, la principale cause de sa prospérité matérielle, comme elle doit au service obligatoire, à l'instruction obligatoire, sa prépondérance politique et intellectuelle.

Elle nous trace la voie de tous les succès.

Mais nous aimons trop nos aises pour pouvoir la suivre et combattre aussi le relâchement.

Voilà pourquoi quelques-uns cherchent à dénaturer les faits, en les interprétant suivant les besoins de leur cause.

Le marin n'a pas l'habitude de se laisser bernier.

Temps pluvieux, brise d'Ouest, le 22. Embarqué un pilote anglais en travers du feu des Owers, à 8 heures du matin, et un pilote de rivière entre Ryde et Cowes. Mouillé, vers midi, à environ une lieue de Southampton. Reçu à bord de l'eau, du charbon, des vivres et 54 nouveaux passagers.

Portsmouth et Southampton sont voisins et situés tous deux derrière l'île de Wight ; l'un est le port militaire le plus important, l'autre un des principaux ports de commerce de l'Angleterre, surtout depuis la fondation des lignes à vapeur transatlantiques.

Dans l'après-dîner, je descends à terre, où je visite avec soin les établissements maritimes et les superbes steamers *Atrato*, *Plata*, *Mauritius*, *Ripon*, à aubes; *Golden-Fleece*, *Pétropolis*, *Para*, *Glascow*, à hélice. Dans les bassins sont en outre le *Jason*, l'*Hydaspe*, le *Culcutta*, le *Jocelyn*, le *Tyne*, etc.

N'était son mouvement maritime et commercial, la ville par elle-même offre peu d'intérêt. Après avoir flané seul le soir quelques instants dans la rue qui forme la principale artère, le centre de circulation, j'entre dans un petit hôtel où je me couche tranquillement, M. Michel étant trop occupé avec les agents et fournisseurs du navire pour que nous puissions prendre ensemble quelques distractions. Le lendemain de bonne heure je suis sur pied; après avoir revu et admiré le mouvement du port, je rentre à bord un peu avant midi. Levé l'ancre, fait route. Débarqué le pilote à la sortie des Needles. Nuit obscure, brise ralliant le Sud. Les feux de Portland en vue.

Vendredi, 24 avril, sous toutes voiles, la machine faisant 34 révolutions. Le temps s'éclaircit. A midi, à 4 lieues de Langs End; passé près du Wolf Rock. La brise revient à l'Ouest; cargué les huniers et les autres voiles. Calé les mâts de perroquet devant et derrière. Observé des différences assez sensibles dans nos divers compas ou boussoles. Distance parcourue : 205'.

Le lendemain, le vent force beaucoup; grosse mer; le navire fatigué. Dans les forts mouvements de tangage, notre propulseur frappe en partie le vide, deux des branches et le moyeu de l'hélice sor-

tent de l'eau. Dirigé continuellement la machine avec le modérateur en mains. Sous la trinquette un ris pris et les deux voiles de goëlette; dans l'après-midi, établi les huniers, un ris pris et la misaine. Un arc-boutant de civadière et une planche de pavois, brisés. La machine n'accomplit plus que 23 tours par minute. Distance parcourue : 155'.

Le vent et la mer tombent tout à fait, le dimanche, 26. Modéré à 30 tours pour un échauffement de la grande crapaudine Hercule. Établi les voiles dans la soirée pour une petite brise du SE; serré ensuite, la brise passant à l'Ouest.

Point à midi du lundi, 27 : Latitude : 50°13', Longitude : 21°4'.

Mardi, 28, choc dans le coussinet de la grande bielle arrière, sur la manivelle. Stoppé quelques instants pour enlever un coin et serrer. Très beau temps, belle mer, brise variable; établi, puis serré les voiles; 33 tours. Échauffement de la grande crapaudine arrière.

Brise du NO forçant beaucoup et temps à grains, le mercredi, 29. Pris un ris dans le petit hunier; le grand hunier déralingué.

Le temps revient au beau, le lendemain. Arrêté un instant pour serrer les coussinets de la grande bielle avant et la grande crapaudine arrière. Changé le grand hunier. La crapaudine avant de l'arbre de couche s'échauffe au point qu'une fumée épaisse en jaillit; modéré considérablement pendant une heure; jeté de l'eau, de l'huile; insuffisance des tuyaux d'eau en gutta-percha.

Temps pluvieux, belle brise du ONO, le 1^{er} mai.

Jolie brise du NNE, belle mer, ciel clair, traversé parfois par des bancs de brume, le 2. La température tombe; air : 50°; eau : 40° Fahrenheit. Latitude : 45°35'; Longitude : 47°10'. Distance parcourue : 270'. Sondé vers 9 heures du soir : 44 brasses, fond de coquillage et de gravier. Nous voici sur le banc de Terre-Neuve, au point indiqué par les calculs. Gelée pendant la nuit. Un steamer américain à aubes nous devance.

Le dimanche, 3 mai, le temps s'éclaircit. Navires et pêcheurs en vuë. Jolie brise du Sud; toutes voiles dehors; distance parcourue : 280'. — Messe et office, dans le salon de l'arrière; le révérend père de Smeth et ses jeunes gens ont, paraît-il, une assez nombreuse assemblée; j'entends chanter la messe de ma chambre, où je suis occupé. — Le soir, vers neuf heures, la température de l'eau augmente presque subitement. Nous dépassons le banc. Mais le temps devient brumeux et humide. Serré les voiles, la brise passant au SO. Installé le sifflet à vapeur sur la soupape de la petite chaudière et fait jouer presque continuellement. Ce temps brumeux est fatigant; dans les parages où nous sommes, les navires sont nombreux, il faut veiller avec soin, prendre beaucoup de précautions, sans ralentir la marche. Dans ces circonstances, le danger est aussi grand que dans les tempêtes pour les navires à vapeur; il est un peu moindre pour les bâtiments à voile : en brume, le vent est rarement fort, la marche rapide, les abordages pour eux ne sont pas aussi à craindre que pour les steamers.

La brume continue, avec de légères éclaircies par moments, les lundis 4 et mardi 5 mai.

Sondé : 45 brasses, à 4 1/2 heures du matin, du mercredi 6. Forte brume, vent d'Ouest. Le soir, une latitude polaire nous place à 21' plus au Sud que l'estime depuis midi.

Jeudi 7, très beau temps, calme. L'île *Longue* en vue vers 11 heures. Latitude méridienne : 40°28'; Longitude chronomètre : 73°17'; par relèvement : 73°16'.

A l'ancre devant New-York, le vendredi 8 mai.

Située en grande partie sur une petite île, à l'embouchure et sur la rive gauche de l'Hudson, qui ici a environ la largeur de l'Escaut à Flessingue, New-York se compose de trois villes, reliées par une foule de steamers qui donnent à sa rade une grande animation. Brooklyn et Hoboken se trouvent, la première à l'extrémité NO de l'île Longue, et la deuxième sur une colline de la rive droite de l'Hudson. Cette embouchure forme une baie fermée naturellement aux vents du large par la configuration de l'île Longue et de la rive droite. Dans le goulet, la marée n'est guères plus forte que dans le bras de la rivière qui sépare New-York de Brooklyn, bras dont l'effet est d'éviter la violence du mouvement des eaux.

Au point de vue de l'art, le site n'a rien de remarquable, mais au point de vue maritime et commercial, il rivalise avec les plus beaux.

Le climat, plus sec et plus dur que le nôtre, est très chaud l'été et très froid l'hiver.

La latitude de New-York est celle du midi de la France.

La végétation n'offre rien de particulier ; son aspect est à peu près celui de notre flore.

Quant à la faune, c'est différent ; le bétail et le gibier reproduisent sans doute extraordinairement, car le prix de la viande est peu élevé.

Pourtant la vie n'est pas peu coûteuse, à cause de la cherté des fabricats en général, et de la main-d'œuvre.

Le coup d'œil dont on jouit en rade est admirable.

D'abord il y a un grand mouvement de navires de toutes sortes ; parmi ces navires, les plus grands ne sont pas toujours ceux de mer ; on voit des bateaux de rivière, qui vont jusqu'à Albany, près des chutes du Niagara, à trois étages, d'une longueur et d'une hauteur étonnantes, le *New-World*, par exemple, qui contient mille lits pour passagers. C'est plaisir de voir arriver ou partir, de nuit, ces steamers géants, aux trois rangs de fenêtres éclairées brillamment.

Ensuite ces navires ont un aspect tout autre que les nôtres, ceux à vapeur surtout. La plupart ont des machines à balancier ou à clocher. Cet immense balancier qui se promène gravement dans les airs à une assez grande hauteur et ce clocher immobile au centre du bâtiment, sont pour l'Européen d'une bizarrerie frappante.

Perpendiculairement aux quais se trouvent, à distances égales, de larges jetées en maçonnerie où les navires viennent accoster, pour embarquer et

débarquer les passagers et marchandises, opération qui se fait facilement. Les chantiers de construction sont dans le bras de l'Hudson qui sépare New-York de Brooklyn, à l'Est de cette dernière.

Les passagers débarquent à la douane, espèce de bâtiment circulaire, situé à la pointe Sud-Est, près duquel la grande artère de New-York, le Broodway aboutit.

Dans la plus grande partie de sa longueur, le mouvement de Broodway est à peu près le même que celui des principales rues de Londres. Sa physionomie varie beaucoup. Près de la douane, dans la cité, les maisons sont plus anciennes et le mouvement plus animé qu'ailleurs.

Je prends le premier omnibus que je rencontre dans cette rue et qui doit me conduire jusqu'au bout, à peu près au réservoir d'eau. Cet omnibus m'intrigue, je ne vois pas d'autre employé que le conducteur. A peine rempli, une dame se présente encore pour prendre place ; le conducteur arrête ses chevaux, se penche en arrière ; en se penchant, une courroie attachée à son bras, fixée à la portière, qui traverse le haut de l'omnibus, se détend ; la portière s'ouvre, la dame entre, l'omnibus part ; le monsieur le plus près de l'entrée se lève, saisit une tringle fixée dans le haut, se tient debout ; la dame prend sa place, tire de son porte-monnaie une pièce qu'elle donne au monsieur ; celui-ci la transmet au cocher, dont la main passe devant, à travers un trou ; le cocher rend la monnaie de la pièce, que le monsieur passe à la dame, puis il se penche en avant, et la portière se referme. Tout cela s'accomplit par

ces trois personnes sans qu'elles se regardent et sans dire mot.

Ce simple détail dépeint la nation.

Si les Américains possèdent des richesses naturelles hors ligne et en abondance, elles ne les empêchent pas d'aimer l'ordre, la simplicité, l'économie, d'accomplir sous ce rapport, dans leur industrie, leur travail, une foule de petits chefs-d'œuvre.

Autre détail du même genre.

Pour m'orienter, j'achète un plan de la ville, en caoutchouc, qui, roulé, est de la grosseur d'une noisette. Quand j'en ai besoin, je le tire de la poche de mon gilet, le déploie et, pour lire les indications, l'allonge à volonté. L'usage de ce plan si simple, est facilité encore par la dénomination des rues. Excepté dans la cité, les rues sont marquées par des chiffres et des lettres de l'alphabet ; de cette manière, quand on est à la recherche d'une rue, on sait toujours dans quelle direction l'on doit marcher. New-York a des avenues superbes, les avenues 1, 2, 3, etc. ; la 5^e surtout est de toute beauté, mais dans beaucoup de rues, le pavé est détestable, au point de forcer les femmes, en temps de pluie, à porter des bottes. La plupart des maisons de cette avenue sont construites en une pierre couleur chocolat, d'un aspect extrêmement doux à l'œil, et tiennent des habitations particulières anglaises et des clubs de Londres. La richesse des matériaux de construction est peut-être ici plus grande que partout ailleurs. Outre cette pierre brune, couleur chocolat, il y a, en abondance, le marbre blanc, le

granit, qui sont magnifiques, et particulièrement employés dans le Broodway. Là se trouvent parfois, à côté de maisons colossales, des maisons fort ordinaires. Comparés aux hôtels Nicolas, Métropolitain, les plus grands hôtels de Paris paraissent petits. Dans ce dernier, il y a un théâtre, dont la décoration simple — or et blanc, mats — est du meilleur goût. Ce qu'on y représente n'est pas tout à fait aussi distingué. Chez Delmonico, le principal restaurateur, on trouve grand luxe, bonne chère, bien servie, mais les prix sont au moins doubles de ceux de Bruxelles. Au café Taylor, remarquable par ses dimensions, son confort, le prix minime de ses glaces énormes, excellentes, dans la journée, on ne voit que des femmes ; elles y viennent seules, pour causer, se rafraîchir, pendant que leurs maris vaquent à leurs affaires. Il faut rendre aux Américains cette justice que s'ils sont grands spéculateurs, passionnés pour gagner de l'argent, ils y tiennent peu et laissent leurs femmes le dépenser à l'aise. Aux Etats-Unis, les femmes jouissent de beaucoup de liberté sans en abuser ; le luxe est grand.

Des richesses naturelles admirables, un territoire immense donnent aux Américains cette initiative, cette audace remarquables, caractères des hommes favorisés par la Fortune. Il y a dans leur travail un génie particulier, qui se distingue pour chaque objet de celui des nations européennes.

L'Américain n'imité pas, il crée.

Sans méconnaître le mérite des autres nations,

il cherche surtout à tirer parti de ses avantages, de ses ressources.

Il en résulte que toutes choses possèdent un cachet distinct de celui qu'elles ont en Europe. L'attention se trouve ainsi continuellement éveillée chez l'étranger, par des comparaisons qui se présentent d'elles-mêmes à l'esprit.

L'audace, l'initiative sont si grandes qu'elles font réaliser des prodiges. A l'époque où je me trouve à New-York, en 1856, non seulement les tramways sont en usage, mais on voit des maisons pour ainsi dire voyager par tramway : une maison reculée de plusieurs centaines de pieds après avoir été mise sur coulisse, sur glissoire ; une autre soulevée à l'aide d'un système de vis uniformes, dont les cordages s'enroulent autour de cabestans identiques qui fonctionnent en même temps, soulevée pour y ajouter des étages par le bas.

Dans la conversation, les Américains se moquent assez souvent des Européens, qu'ils qualifient de gens endormis.

Ils n'ont pas tout à fait tort.

Comparé à leur diable au corps, le nôtre est bien effacé.

L'Américain cherche à s'enrichir par le travail, non à thésauriser.

Nous autres Européens, nous visons à la fortune en prenant nos aises.

Nos jeunes gens de famille mènent une vie facile, élégante, réglée, irréprochable, mais parfaitement insignifiante.

Aux États-Unis, cette vie-là n'existe pas. L'indé-

pendance d'esprit et d'action est préférée aux charmes séducteurs du monde.

Il faut, dans notre monde, faire tant de concessions, subir tant de mauvais procédés, de petites lâchetés déguisées, qu'à la longue, l'énervement arrive.

Les Américains estiment trop la virilité pour la compromettre.

Autrefois, nos énergies se retrempaient par le point d'honneur. Maintenant, qui se montre châtouilleux sur ce point, bientôt se trouve discrédité.

Les énergies se maintiennent, aux États-Unis, non de cette façon mais de mille autres, dont je citerai un exemple :

A notre relâche à Southampton, deux jeunes gens de New-York, appartenant à des familles riches, s'embarquèrent à bord du *Léopold*, comme passagers de 1^{re} classe. Ces jeunes gens de 17 à 18 ans, quittaient Paris, leurs études, sans y être autorisés par leurs parents. L'amour de la liberté, du travail leur faisait à la fois secouer le joug paternel et renoncer aux délices de Capoue. Pendant la traversée, ils se montrèrent peu expansifs. A la fin, on se permit de les interroger pour connaître leurs intentions. « Nos parents, dirent-ils, se sont élevés par eux-mêmes, en travaillant ; nous ferons comme eux, sans eux. » Et en effet, ils s'appliquèrent à cette tâche aussitôt en arrivant.

Pareil trait de désobéissance semblerait, chez nous, impardonnable. Là-bas, les grandes résolutions sont admirées.

C'est pourquoi il y a encore des hommes dans ce pays.

Celui qui a échoué plusieurs fois dans ses entreprises, s'il persiste à montrer du courage, voit venir à lui les sympathies publiques, la confiance, qui lui procurent des points d'appui et lui permettent de réussir enfin.

Chez certains peuples d'Europe, au contraire, le courage à ce point est peu apprécié ; lorsqu'il est indomptable, il semble un reproche vivant, on le considère comme un défaut.

Certes la corruption est grande aux États-Unis, même dans les administrations. Le système de l'élection appliqué à la justice fausse souvent les institutions, produit des effets déplorables. Mais les nôtres sont viciées par notre esprit, un esprit habitué maintenant, par défaut d'énergie, à envisager chaque question, chaque objet par ses petits côtés, enclin à méconnaître la grandeur, ce qui sort du terre-à-terre, pense et agit autrement que tous, a de la saveur, possède une originalité.

Tout en se méfiant de vous, aux États-Unis, on vous écoute ; si vos projets sont sensés, on les prend en considération. Ailleurs, avant de vous écouter, on veut savoir qui vous êtes, votre position ; et l'on vous prête seulement attention si vous présentez des garanties, pas autrement. Sans garantie du gouvernement ou sans garantie particulière, on n'aboutit pas.

Qui a vu New-York, comprend le reproche d'être endormis, qu'on nous y adresse.

Quoique trois fois plus considérable que cette ville, Londres n'est pas plus étonnante.

Il s'en faut pourtant qu'à New-York, j'admire tout ce que je vois.

Le dimanche matin, je rencontre une église qui se promène sur l'eau, pour servir à divers quartiers ; la veille, j'avais rencontré une maison stationnant au milieu d'une rue ; jusqu'ici, rien de mieux, mais voici : pressé de me faire raser, j'entre dans un grand hôtel du Broodway, où je sais que je trouverai certainement quelque coiffeur, le rez-de-chaussée de ces hôtels étant approprié pour des magasins ; pendant qu'on m'arrange, un voisin en train de subir la même opération, s'amuse à cracher, de manière à faire décrire des paraboles, des courbes gracieuses à ses émanations, sans s'inquiéter où elles tomberont mais en choisissant la tête du garçon pour foyer de ses courbes savantes. Je suis pressé parce que je dois rejoindre M. Michel, aller avec lui prendre M. l'abbé de Smeth, pour faire une partie ensemble à la campagne. Si Londres est triste le dimanche, New-York l'est bien davantage ; pour ne pas périr d'ennui, on est absolument forcé de la quitter. Toutes choses sont défendues ce jour-là, excepté, paraît-il, de s'étendre à l'aise ; aux fenêtres, vous voyez non des visages, mais des semelles de bottes. On ne peut qu'aller à l'office ou se tenir coi. M. Michel et moi, nous sommes donc heureux de nous rendre à l'invitation du digne abbé. Il s'agit pour le révérend père de Smeth de faire visite à un riche négociant, de ses amis, vers l'extrémité de l'île opposée à celle où New-York se trouve bâtie. Quoique cet ami ne soit pas averti de son intention, nous serons, dit-il, parfaitement reçus. Notre confiance en notre compatriote est sans bornes.

Nous arrivons à la maison de campagne de l'ami de notre cher abbé, juste au moment du dîner. Trois couverts sont bien vite ajoutés. Il y a du luxe et bonne chère. Mais le service se fait singulièrement. Immédiatement après le potage, chacun reçoit une assiette remplie jusqu'aux bords de plusieurs sortes de viandes et légumes, arrangés à toutes sortes de sauces, si bien que c'est un problème de savoir comment, par où commencer. Je jette un coup d'œil sur la manière de faire des dames. Les légumes sont attaqués d'abord. Je suis le mouvement.

Quoique à une distance de plus d'une lieue de l'extrémité de New-York, la campagne de notre hôte se trouve située dans une des rues projetées pour l'agrandissement. Ces rues se coupent à angles droits; elles ne sont encore que des routes dans les champs, routes mal pavées, où les voitures font de terribles soubresauts. Il est obvié à cet inconvénient par des roues énormes, confectionnées dans une espèce de bois élastique, qui permettent en même temps d'obtenir une grande vitesse. *Go a head!* En allant ainsi, on se sent enlevé.

L'aspect de cette maison de campagne est un peu froid ainsi que celui du jardin, fort beau du reste, mais dont la végétation n'est pas suffisamment développée. On y voit de tout, des montagnes, une pièce d'eau, jusqu'à une chapelle. Aussi froide que le reste, cette chapelle a des teintes trop brillantes, des vitraux et des copies de tableaux d'un éclat attristant. Le caractère des objets consacrés au culte doit être avant tout la majesté. Lorsqu'ils

s'écartent de la simplicité, de l'austérité, il faut qu'ils conservent ce caractère, en faisant pardonner la pompe à force d'art, de goût.

Après avoir tout vu et complimenté notre hôte sur ses richesses, nous acceptons volontiers d'accompagner M. de Smeth dans une visite qu'il se propose de faire à l'établissement du Sacré-Cœur voisin, d'autant plus volontiers que ce couvent est situé sur une hauteur, d'où le regard embrasse une vaste étendue de pays.

Dans l'établissement, l'abbé est reçu avec considération. Nous assistons à son entrevue avec la supérieure, femme de 40 à 50 ans, d'une intelligence peu ordinaire. M. de Smeth parle de ses voyages, de ses projets ; la supérieure, de la marche de l'établissement, de quelques-unes des élèves. Il y en a de toutes les couleurs. Afin de nous en convaincre, d'eux d'entre elles sont appelées, viennent causer avec nous ; l'une est indienne, des Peaux rouges ; l'autre, chinoise, au beau teint basané ; ces jeunes filles d'une douzaine années, se trouvent évidemment intimidées par notre présence ; elles semblent plus disposées à pleurer qu'à répondre à nos questions. Nous visitons ensuite le couvent, où des explications nous sont données sur les études. Dans ces études, je remarque l'importance accordée à la géographie. Quoique la compagnie de Jésus ait partout le même esprit, un esprit contraire aux idées modernes, on retrouve dans ce détail le côté pratique, utilitaire américain.

En revenant à New-York, nous voyons sur notre route, à gauche, un immense enclos boisé, qui doit

servir prochainement de parc public, à droite le réservoir d'eau, qui alimente toute la ville avec abondance. Dans chaque maison, l'eau arrive jusqu'au 4^e et au 5^e étage, et à cette époque de l'année, il est apporté le matin, comme le lait chez nous, la provision de glace du jour. La glace vient probablement des grands lacs ; le long des quais, une quantité de navires en débarquent d'énormes blocs. En cette saison, les fruits abondent. C'est curieux de voir le jour, au moment des affaires, la manière dont les négociants traitent parfois les plus importantes ; la scène se passe dans les rues, partout ; on m'en montre ainsi deux occupés à débattre une affaire, dont l'un mange des fraises, habit sous le bras, tandis que l'autre s'amuse à tailler un morceau de bois.

Un assez grand nombre de Belges sont établis à New-York ; je fais la connaissance de plusieurs d'entre eux, entre autres de notre consul, M. Masy, de MM. Marsilly, Notteboom, et revois avec infiniment de plaisir M. Félix Catteaux, qui nous fait, à M. Michel et à moi, un excellent accueil, ainsi que M. Van Damme, ex-officier d'artillerie dans notre armée, avec qui je m'étais lié à Ostende. Par eux nous avons toute espèce de renseignements sur le pays, les mœurs, les habitudes de la population.

A New-York. il y a peu ou pas de police ; ce qui en existe sert surtout à protéger les femmes ; les hommes se protègent eux-mêmes. Le soir, dans Broodway, pour fumer son cigare et prendre un verre de bière, on entre dans des établissements situés dans des caves ; là vous voyez souvent appa-

raître à l'entrée des poches de vos voisins, dans certains mouvements, le bout de leur revolver. Des maisons à cinq étages ont jusqu'à trois étages de caves, qui s'avancent dans la rue au delà du trottoir, lequel est vitré. J'en visite une toute en fer, immense, employée pour librairie. Je visite aussi le musée si renommé de Barnum, qui contient à côté de choses intéressantes d'autres des plus niaisées mais précieuses pour la réclame. Un fait frappant, c'est le nombre d'incendies; il y en a tous les jours; c'est plaisir de voir le zèle, la rivalité des compagnies volontaires organisées pour les combattre; ce zèle, cette rivalité sont portés si loin qu'ils ressemblent à la sauvagerie et présentent de graves inconvénients; parfois ils occasionnent des dégâts plus considérables que les incendies mêmes.

Un soir que je flâne, j'assiste par hasard à un meeting en plein air, tenu sur le principal square du Broodway. La foule est immense, le tapage énorme; il y a une estrade pour les orateurs; des jets de lumière électrique viennent de temps en temps inonder leur visage, — manière de se faire connaître aussi singulière qu'expéditive! — *Times is monney*, disent les Américains. Le jour, ils vaquent à leurs affaires particulières et le soir, ils s'occupent des affaires publiques. Dommage qu'une activité aussi dévorante ne soit pas toujours bien dirigée! Des gens bien pensants nous parlent avec tristesse de la corruption, qui s'étend à tout. Ils se disent débordés par la canaille. A les entendre, les honnêtes gens, sans cesse écrasés par le nombre, s'abstiendraient maintenant de participer aux élec-

tions. Ces honnêtes gens ont tort. On ne doit jamais se décourager; il n'est permis sous aucun prétexte de désertier, de manquer à son devoir. Quand on s'abstient d'une façon, ce doit être pour agir plus énergiquement d'une autre. Fais ce que dois, advienne que pourra, le reste importe peu.

Vu l'état de mes finances, je suis obligé de quitter New-York sans aller voir les chutes du Niagara. J'en éprouve du regret; cependant la pensée qu'il me faudrait au moins trois jours pour faire cette excursion, et qu'un séjour d'une huitaine à New-York n'est déjà pas suffisant, me console un peu. Notre départ est fixé au 16, et j'ai encore une foule de choses à visiter, principalement les établissements maritimes, Brooklyn, Hoboken, etc. D'ailleurs je n'ai pas l'ambition de tout voir et sais modérer mes désirs, les régler suivant les conditions où je me trouve, et cela pour ainsi dire sans peine, par conséquent avec peu de mérite. Je n'ai pas même la prétention d'avoir bien observé tout ce que j'ai vu, ni d'apporter dans ma narration une exactitude absolue, mais seulement de donner en général dans ce récit, aux hommes et aux choses leurs physionomies, leurs aspects vrais, à commencer par ce qui me regarde. N'ayant pas les facilités de ceux qui voyagent à la suite des princes ou dont la bourse est bien garnie, ma vie et mon livre sont ceux de chacun, des personnes qui comme moi, peu favorisées par la fortune, ont trouvé dans leur entourage les appuis nécessaires pour pouvoir donner

essor à leur besoin d'apprendre par eux-mêmes, de s'élever en s'affranchissant le plus possible de tout lien, de toute autorité. Plus qu'aucune autre carrière, la marine permet le développement libre et simultané des diverses aptitudes, un développement modeste mais suffisant pour être plus dans le vrai que si l'on possédait plus de ressources et même de dons naturels. Le nombre, la variété des horizons, des luttes conviennent particulièrement pour nous former.

Parmi les objets qui captivèrent encore mon attention à New-York, plusieurs sont devenus ordinaires, ont été surpassés. Je ne mentionnerai donc pas ce que je vis à l'arsenal, les résultats d'essais sur la force des projectiles et sur celle de résistance des navires cuirassés. Mon enthousiasme était du reste porté ailleurs, vers la réalisation des progrès pacifiques. Ainsi j'admirai avec amour des œuvres qui restent belles encore, des espèces de types de perfection; même aujourd'hui, les navires *Persia*, de la ligne Cunard, et *Adriatic*, de la ligne Collings, sont des produits phénoménaux de l'industrie. Ce dernier était alors en réparation, je pus le visiter en détail. Le *Persia*, lui, arriva la veille de notre départ, ayant accompli la traversée de l'Atlantique en huit jours trois quarts, et reçu un coup de mer un peu avant son arrivée, qui remplit d'eau presque tout son compartiment de l'avant, jusqu'au moment d'accoster le quai, sans que les passagers s'en fussent aperçu. — Les cales sèches flottantes, divisées en compartiments ajoutés à volonté suivant les dimensions du navires à réparer, excitèrent aussi mon admiration.

Les bateaux desservant New-York et Brooklyn sont taillés devant comme derrière et à deux gouvernails; ils entrent directement dans des formes ou débarcadères, construits pour un bateau seulement; de cette façon, la manœuvre d'accoster est réduite à son minimum, on n'éprouve pas de perte de temps. Ce qu'il y a de plus remarquable à Brooklyn, c'est le cimetière. Comparé à ce cimetière, celui du Père-Lachaise semble mesquin, tant pour la somptuosité des monuments que pour son étendue.

Du haut de la colline sur laquelle Hoboken est bâtie, on jouit d'un coup d'œil superbe : en face, New-York, ses navires, son panorama; à droite, Brooklyn, l'île Longue, la mer; à gauche, l'Hudson, à perte de vue, avec ses grands bateaux et ses rives verdoyantes.

Reprenant mes réflexions, je dirai que pour notre développement, il suffit de bien connaître un certain nombre de grandes choses d'ordres différents.

Par exemple, dans les arts, il n'est pas nécessaire de tout connaître, pour posséder un sens artistique élevé. Ce qu'il faut connaître et bien connaître, ce sont les monuments les plus essentiels, les œuvres capitales de l'esprit humain. De ces créations jaillissent comme de véritables sources, la vie et la lumière, qui rayonnent dans d'autres productions. On se forme peu à peu le goût, le jugement, par des comparaisons réitérées faites soi-même, en se soustrayant à toute espèce d'influences. Après avoir ainsi étudié, travaillé, on étend progressivement ses horizons en abordant les sujets les plus divers, en employant les éléments les plus riches, les plus

différents. Une accumulation trop grande, trop subite de ces éléments empêche de pouvoir les analyser, se les approprier, de voir clair en mettant de l'ordre en eux. Ce qu'il faut acquérir, ce ne sont pas tant les connaissances que le jugement. Aucune époque ne fut plus fertile que la nôtre en gens instruits ; cependant le sens droit reste rare, les hommes d'un jugement sûr font défaut, même dans chaque branche, chez les spécialistes, surtout chez les spécialistes, parmi ceux qui, attachant une importance outrée à leur partie, sont nécessairement exclusifs, doués de points de vue étroits, enclins à l'exagération, à se passionner, à déraisonner. Jusqu'à ce que par des comparaisons successives et des études approfondies découlant de ces comparaisons entre les objets les plus divers, un livre, un opéra, une statue, un tableau, un monument, l'esprit soit suffisamment exercé pour pouvoir distinguer dans une œuvre nouvelle, presque de prime abord, la valeur de la pensée, du sentiment, de l'exécution, il convient d'agrandir la sphère de nos connaissances artistiques. Ce résultat obtenu, il faut se garder d'augmenter un bagage qui deviendrait moins utile qu'encombrant. Si la beauté a des aspects variés à l'infini, les types de perfection sont peu nombreux, c'est à ces types surtout qu'il faut s'attacher. L'art retrace les aspirations élevées. Ces aspirations doivent désormais s'incarner en nous. Tel est, semble-t-il, le progrès de l'avenir. L'homme est appelé à développer à la fois toutes ses aptitudes. Dans cette voie, l'on avance peu d'abord, mais les progrès sont durables. C'est celle

de la justice. Malgré nous, nous y entrons. Ce n'est pas peu de chose de s'affranchir des habitudes, des préjugés auxquels l'égoïsme nous tient rivés à notre insu. Nous nous croyons libres et nous sommes esclaves de nous-mêmes, de nos passions, d'une foule d'influences que nous subissons sans le savoir. Pour que nous réalisions notre idéal dans nos actes, il faut que nous nous éprenions de toutes les beautés, de la beauté des siècles, et que nous l'incarnions en nous. Son incarnation n'a pas lieu, elle reste pour ainsi dire improductive; ce fait grandement regrettable cause probablement notre stérilité. Comme Narcisse, la civilisation s'admire, dans les découvertes récentes, les applications de l'art et de la science à l'industrie; en s'admirant, elle s'étiole, même aux États-Unis.

Le 16 mai, vers 1 heure de relevée, le *Léopold* quitte New-York, par beau temps et faible brise du Nord, ayant à bord peu de passagers, peu de marchandises, et presque en même temps que deux autres steamers, le *Herman* et le *Nord Star*, qui font même route que lui. Nous devançons ces navires pendant la soirée. Réglé nos chronomètres par un angle horaire pris à 5 milles du bateau-feu.

Belle brise du SE, le lendemain dimanche. Sous les voiles auriques. Déjà la température de l'eau s'élève de 50° à 61° Farenheit, nous entrons dans le courant le *Gulf stream*. Le tuyau d'exhaustion de la chaudière de babord arrière bouché; éteint les

feux de cette chaudière pour démonter et remettre en ordre le tuyau. La brise passe au ONO, vers 8 heures du soir, dans un grain de pluie. Mis toutes voiles et bonnettes dehors. Mer phosphorescente.

Lundi, 18, le vent tombe, houle de l'Est; dans la soirée, fraîcheur de l'Est avec pluie. Par la brise de l'arrière, l'arbre de l'hélice donnait d'assez fortes secousses, à cause de jeu dans son manchon d'étambot. Renoncé aux extractions par les soupapes Kingston; l'exhaustion fonctionne continuellement. Thermomètre : air : 59°; eau : 68°.

Gros temps du SSE, forte mer, le 19. Six batayolles enfoncées; le plat-bord brisé à tribord, sous le bac; 2 pieds d'eau dans le poste de l'équipage. La machine ne fait plus que 27 révolutions.

Faible brise variable, mer houleuse, temps brumeux, le lendemain. Fait continuellement jouer le sifflet.

La brume se dissipe dans la soirée du 21 et la brise s'élève du OSO. Distance parcourue : 235'.

Le 22, belle mer. Arrêté pendant un quart d'heure pour serrer quelques pièces de la machine. Latitude : 43°; Longitude : 46°. La température de l'eau change de 39° à 62°; parfois le temps est épais.

Saute de vent du NO au NE, dans un grain de pluie, le 23.

Ici se trouvent signalés dans mes notes beaucoup de faits et de réflexions sur les conditions de la navigation, dont je citerai quelques-uns.

Les vibrations ressenties à l'avant, par suite du mouvement du propulseur, empêchent de tenir le

beaupré convenablement ; ce beaupré et son bout-dehors sont trop longs. En général, le gréement est trop lourd, les pavois et le plat-bord, trop faibles. De nombreuses déféctuosités se remarquent dans les installations. Les plus importantes sont relatives à la machine. — Inconvénients de l'hélice mise directement en mouvement par les grandes bielles : avec le système à engrenage, les pistons donnant un moins grand nombre de courses, la détente se fait plus facilement, et dans les coups de mer, la machine ne souffre pas autant des chocs de l'hélice. — En partant d'Anvers nous avions à bord 800 tonneaux de charbon, et en arrivant à New-York, 150 à 200 ; le nombre 625 peut donc être admis pour celui de la consommation dans ce trajet de 14 jours. De ce nombre, on déduit la consommation moyenne : un peu moins de 40 tonneaux par jour. Les tirants d'eau à notre départ de New-York étaient de 20 pieds 8 pouces derrière et 18 pieds 4 pouces devant. Nous sommes conduits à penser que le navire est sale en dessous, encroûté dans ses œuvres vives, parce qu'il semble marcher moins rapidement qu'auparavant. Dans les plus grandes vitesses, le loch ne marque pas plus de 12 nœuds et demi.

A cause du petit nombre de passagers, la vie à bord est plus confortable et le service plus facile que pendant le voyage d'aller. Parmi ces passagers, je citerai M. Barbey ; ce négociant français, établi à New-York depuis longtemps ; a fait de nombreuses traversées de l'Atlantique ; il joint aux habitudes d'un marin, les manières d'un américain

et conserve la politesse, les sentiments français; par sa conversation agréable et son esprit fertile, il nous procure toutes sortes de distractions. A ce sujet, je mentionnerai combien souvent j'ai été frappé de la rapidité avec laquelle les étrangers adoptent le *never mind*, les mœurs des États-Unis, où la protection des lois, le contrôle de l'autorité sont bien moindres qu'en Europe, et partant, l'indépendance, l'énergie, l'initiative individuelles beaucoup plus grandes. Un besoin exagéré d'ordre, de sécurité, de bien-être, porte chez nous atteinte au génie personnel. Si de sérieux sacrifices à la patrie élèvent, retrempent les citoyens, une réglementation minutieuse de la vie sociale énerve les hommes, les abâtardit.

Dimanche, 24 mai, belle brise du NNE, mer houleuse. Arrêté pendant $3/4$ d'heure pour serrer certaines pièces de la machine. Sous les huniers et les perroquets, le navire file encore 6 nœuds.

Pris un ris dans les huniers, serré les perroquets, le 25. Un grand steamer sous voiles, courant à contre-bord; à ses allures, nous croyons reconnaître en lui la *Constitution*, de notre ligne. Forts chocs dans l'arbre de l'hélice; le manchon d'étambot a $5/8$ de pouce de jeu; pendant le premier voyage, ce jeu n'était que de $1/4$ de pouce.

Bonne brise du Nord, assez grosse mer, le mardi, 26. Longitude : 23° ; Latitude : 18° . Distance parcourue : 264'.

Le 27, les vents passent peu à peu à l'Ouest, la mer tombe.

Jeudi, 28, stoppé pendant une demi-heure pour

serrer quelques pièces. Peint le navire, gratté la mâture.

Temps légèrement brumeux, le vendredi, 29. 33 tours. A sec de voiles. Le Start Point en vue vers 4 heures de relevée. Embarqué, à 8 heures, un pilote de Cowes; d'après ce pilote, le *North Start* est arrivé à Cowes aujourd'hui vers 4 heures de l'après-dîner, mais le *Herman* se trouve encore en route; le *Vanderbilt* vient d'accomplir une traversée en 10 jours. Vu les feux de Portland, ralenti la marche.

Au point du jour, donné dans les Needles et mouillé en rade de Cowes, le samedi, 30 mai, à 4 heures du matin. A l'ancre se trouvent une corvette à aubes américaine et le yacht de la Reine. Nos tirants d'eau ne sont plus que de 18 pieds 6 pouces derrière et 14 pieds 6 pouces devant. Embarqué un pilote belge, qui nous dit avoir reçu des ordres ministériels par lesquels il lui est interdit de s'occuper dorénavant de la route des navires avant leur entrée dans les Willingen, dans les passes de l'embouchure de l'Escaut. Levé l'ancre vers 5 1/2 heures. Plusieurs vaisseaux de ligne en rade de Spithead.

Mouillé vis-à-vis d'Anvers, le 1^{er} juin 1856.

Aussitôt arrivé à Anvers, je m'embarque et reprends mon service à bord de la *Louise-Marie*.

Pendant mon absence, un événement important s'était passé dans notre pays.

Un soulèvement avait eu lieu contre la loi dite

des couvents ; le roi se vit obligé de céder à l'opinion publique ; c'était bien en effet l'opinion qui, à défaut d'autres moyens, se prononçait ainsi : de nouvelles élections donnèrent la majorité à l'administration libérale, arrivée au pouvoir à la suite de cette émeute.

L'opinion ne souffre pas qu'on la violente légalement. La violence légale n'est pas plus admissible qu'une autre.

Par cet acte de vigueur, l'opinion se retrempa. La vitalité avant tout.

Le retour à la santé fut obtenu aux dépens de nos institutions ?

Aucune institution n'est parfaite.

La Constitution elle-même prit soin de le déclarer, et d'indiquer les moyens de l'améliorer.

En cédant à l'opinion, Léopold I^{er} fit sagement.

Son fils, naguères, agit de même.

La royauté en Belgique ne s'oppose pas au progrès ; en politique, elle n'a pas de parti pris.

L'émeute, en 1870, fut contenue ; l'opinion obtint satisfaction sans que le pouvoir sortit des mains des catholiques. L'échec subi par nos institutions fut donc moindre qu'en 1856. Y a-t-il lieu de s'en féliciter ? *That this the question.* Cette question, nous ne l'examinerons pas ici. Chaque chose doit être à sa place. Nous mentionnons seulement le mouvement révolutionnaire de 1856 pour faire remarquer que l'administration qui en est sortie, loin de se montrer plus favorable que la précédente à la marine, ne daigna pas même s'en occuper.

A la vérité, une question plus importante l'occupait alors, celle des travaux de défense d'Anvers, auxquels nos intérêts furent sacrifiés momentanément.

Je dis momentanément parce que, dans la conviction des promoteurs de ces travaux, il était bien entendu que si, pour compléter la défense, on reconnaissait la nécessité de l'élément maritime, aucun engagement du pouvoir ne pouvait s'opposer à l'organisation de cet élément.

Ces promoteurs écartaient l'idée fâcheuse pour leur cause que la marine pût être appelée à jouer un rôle important dans la défense, mais ils ne niaient pas son utilité même à ce point de vue.

Cette utilité est une nécessité.

Pour bien comprendre le fort et le faible d'une attaque par mer, il faut être militaire et marin.

Le rôle d'une marine dans une attaque maritime contre Anvers peut être comparé à celui du corps du génie dans l'attaque et la défense des places fortes ordinaires, disions-nous alors à nos camarades de l'armée, qui presque tous partagèrent notre avis.

Mais le ministère avait à compter avec l'opinion, à qui il fallut bientôt en quelque sorte faire violence pour lui arracher les 50 millions exigés pour la construction de la nouvelle enceinte, somme à peine supérieure cependant à celle que réclame l'érection de notre nouveau palais de justice, dont personne ne murmure ; peu à peu donc, à mesure que la lumière faite sur notre question par les travaux de la commission de la marine se dissipa, le

ministère nous lâcha et finit par déclarer qu'il pouvait se passer de nos services.

Il fit cette déclaration avec bonheur.

D'abord, parce que la marine est impopulaire par elle-même en Belgique, où l'objectif de chacun ne s'étend pas au delà d'un certain horizon; ensuite, parce que cette impopularité est encore augmentée par la considération dont la cour se plait à nous donner des marques à chaque occasion, ce qui, aux yeux du public, nous transforme presque en courtisans!

Complètement étrangers aux choses de la marine, d'un petit corps spécial, qui ne rapporte aucun bénéfice immédiat, et n'intéresse qu'au point de vue des questions d'avenir ou d'éventualités graves mais peu probables, d'un petit corps capable de susciter de sérieuse besogne, s'il était organisé fortement, de manière à nous mettre à même de nous créer des débouchés directs lointains, de nous écarter provisoirement, pour notre bien, notre développement, de la pratique absolue de cette doctrine commode du laisser faire et du laisser passer à l'aide de laquelle les gouvernants prennent tant leurs aises, les ministres chargés de la direction de nos affaires s'attachèrent à nous amoindrir vis-à-vis du public, M. le vicomte Vilain XIII excepté, et encore, pendant un moment seulement, quand il fut sous le coup de l'éclosion de certaines vérités. Quelques-uns agirent ainsi sans le vouloir peut-être, nous ne savons; quoiqu'il en soit, la manière dont ils s'occupèrent de la marine officiellement, aux Chambres, tendit à

nous discréditer. En agissant ainsi, ils caressaient des tendances admises généralement et recueillaient de ce fait des succès, une satisfaction, obtenus à nos dépens, aux dépens aussi des intérêts du pays, mais qui consolidaient leur position dans une certaine mesure et simplifiaient leur tâche, par conséquent des succès, une satisfaction dont ils étaient friands.

Le cabinet ayant résolu de ne pas prendre de décision à notre égard, nous condamna par là à mourir d'une mort lente. Nos bâtiments ne furent ni réparés ni remplacés, ils pourrissent dans l'Escaut; par cette inaction, l'excellent esprit de nos équipages s'altéra graduellement. Pour échapper aux effets de cette inaction forcée, la plupart des officiers s'occupèrent de questions spéciales, chacun suivant ses prédilections. En suivant les miennes, je m'attachai aux questions d'intérêt général. J'employai mes loisirs à étudier les péripéties de nos tentatives pour fonder des lignes de navigation, l'essor que ces tentatives imprimèrent à nos constructions maritimes; la nature même, le régime de l'Escaut, les conditions de sa défense; finalement, je fus amené à démontrer dans une publication, la nécessité d'une marine pour le développement, l'affermissement de nos intérêts matériels.

Les années 1856 et 57 furent d'une grande sécheresse. Par suite de cette sécheresse, le volume d'eau douce de l'Escaut diminua sensiblement, ainsi que le courant. D'un autre côté, les marées

vives qui ont lieu aux environs des équinoxes, ne furent pas favorisées par des vents du large, ces marées n'opérèrent pas les chasses naturelles nécessaires pour l'entretien du talweg du fleuve. Il en résulta un ensablement, principalement vers la frontière, entre le Doël et Batz, à peu près en face du banc de Saeftingen, dans le chenal ordinaire. Des inquiétudes se firent jour. Le gouvernement répondit à l'expression de ces inquiétudes du commerce d'Anvers en envoyant la *Louise-Marie* sur les lieux, pour vérifier le fait. Telle fut l'origine des sondages par lesquels fut dressée plus tard la carte nouvelle de l'Escaut de M. le lieutenant de vaisseau Stessels.

Rien n'est plus dangereux que de toucher au régime d'un fleuve, surtout d'un fleuve à marée, formé en très grande partie par l'action de la mer. On peut dire que, indistinctement, tous les travaux entrepris pour régler, pour améliorer cette action, sont nuisibles. Ce sont autant d'obstacles apportés au mouvement des eaux. Par ces travaux, le lit du fleuve se trouve resserré, le mouvement est contrarié; le volume d'eau de la mer qui remonte le cours est diminué, par conséquent le courant amoindri; les passes sont moins creusées qu'au-paravant; des envasements se produisent tôt ou tard indubitablement. Ces envasements se produisent tardivement si, pendant un temps assez long, les chasses naturelles opérées par les marées vives des équinoxes se trouvent favorisées par les circonstances, à l'aide de vents d'Ouest, du NO et du Nord violents, circonstances qui arrivent sou-

vent à ces époques de l'année. Ils peuvent au contraire se produire tôt, si lesdites marées coïncident successivement avec des vents de la partie du Sud et de l'Est, qui entravent l'action de la mer.

Les parties non recouvertes par les marées ordinaires s'appellent *scores*. On dit que le score est mûr, quand il n'a pas été envahi pendant plusieurs années. Alors on s'empresse de l'endiguer, de le soustraire à l'invasion de la marée. Consécutivement ainsi de nombreux scores ont été conquis. Triste conquête ! Pour obtenir quelques arpents de terre, on a peu à peu diminué le volume d'eau qui, dans les grandes chasses naturelles, aux équinoxes, balayaient l'Escaut, rectifiaient, corrigeaient, nettoyaient son lit, apportaient par des crises salutaires une vie nouvelle. Quand bien même les scores ne seraient recouverts par la marée qu'une fois ou deux en dix ans, il faudrait encore les laisser. Mais la spéculation, l'avidité, n'ont plus de bornes. Par elles, les principaux cours d'eau et les premiers ports de la Hollande se sont ensablés. Nos voisins obvient maintenant à ces inconvénients en construisant à Flessingue des établissements qui, grâce aux chemins de fer, aux facilités de communications, les tireront d'embarras. Puissions-nous être également inspirés, favorisés !

Pendant plus de deux ans, je vécus sur l'Escaut, étudiant sa vie, son histoire, son avenir ; j'en étais épris. Sans l'Escaut, la Belgique n'existerait pas ; notre pays ne serait qu'une province à la merci de ses voisins. L'Escaut nous met en communication avec le monde entier ; il nous affranchit. Par lui,

nous respirons, un sang généreux s'échappe de notre organisme pour faire connaître au loin nos produits, nos mœurs, notre bonne foi, notre amour de l'art, nos monuments; la mer vient nous visiter, ouvrir notre esprit à des horizons variés, nouveaux, vivifiants. Il nous enrichit et en même temps nous enlève des préjugés, une ignorance du reste du monde amoindrissants. Je me plais à lui payer en passant le tribut qui lui est dû, en exprimant l'admiration, l'amour qu'il m'inspire. Sur l'Escaut et dans sa grande cité se sont passées mes belles années. Ce sont aussi mes souvenirs que je fête ici.

Un changement dans le commandement du navire eut lieu au commencement de 1857. M. Roose succéda à M. Van Haverbeke, appelé à commander le *Duc de Brabant* en remplacement de M. Petit, nommé chef supérieur du service des malles-poste à Ostende. Pendant l'hiver, la *Louise-Marie* restait à Anvers, et l'été, elle était employée à exécuter les sondages dans le bas de l'Escaut. Quand nous étions à l'ancre devant la ville, je faisais de nombreuses excursions à la voile dans nos embarcations, vers le haut du fleuve, que j'apprenais ainsi à connaître entièrement par moi-même. Lorsque le navire était employé aux sondages, ce service installé, j'employais mes loisirs à parcourir les polders, les digues, à visiter les forts, les passes, les bancs, en Hollande et en Belgique, à étudier les conditions de la défense du fleuve, les luttes glorieuses dont il fut le théâtre, et que Nestor Considérant résume si bien en quelques mots dans le

passage suivant de son remarquable ouvrage sur *l'Histoire de la Révolution du xvi^e siècle dans les Pays-Bas* (1) :

« On sait les prodiges qui furent accomplis. L'Escaut fermé par des travaux gigantesques construits sous le feu des défenseurs de la ville ; les machines terribles inventées par les assiégés pour détruire les ouvrages de leurs adversaires ; les digues transformées en champs de bataille, où deux armées, disputant le terrain aux flots du fleuve courroucé, viennent entasser les cadavres de leurs meilleurs soldats, témoignent de l'héroïque acharnement des deux partis et font de ce siège mémorable le dernier chant d'une sombre épopée. Farnèse, qui ne cessa de donner des preuves de la plus haute capacité et d'une incontestable bravoure, faillit plus d'une fois perdre la vie, surtout le jour où le formidable navire de Giambelli jeta dans les rangs espagnols la dévastation et la terreur. Après quatorze mois d'une admirable résistance, Marnix dut enfin céder à la volonté du peuple affamé qui demandait à se rendre. »

Par ces études et cette vie active en quelque sorte dans l'inaction, nous devînmes aptes à saisir les conditions de la défense maritime d'Anvers, ainsi que la loi des intérêts matériels, l'influence

(1) Bruxelles et Leipzig : Auguste Schnée, éditeur. — Page 246, seconde édition, précédée d'une belle Introduction par G. Frédéric. Tous les cœurs patriotiques et les esprits élevés se sont efforcés de retracer les souffrances de nos pères, à cette mémorable époque.

des relations commerciales internationales sur la prospérité publique, les moyens de créer, de développer ces relations, d'assurer l'avenir national. Une occasion se présenta bientôt de pouvoir utiliser mes connaissances ainsi acquises.

Une commission composée d'officiers de marine, de MM. Van Haverbeke, président, Guiette, Roose, Dufour et Sinkel, secrétaire, fut instituée en 1858 pour examiner les projets de défense du fleuve présentés au gouvernement, par la commission spéciale nommée à cet effet et par l'inspecteur du génie, le général De Lanoy. D'après ces deux projets, le point principal de la défense devait se trouver à Calloo, au coude du fleuve, et consister dans la concentration des feux de forts établis vers ce point, sur chaque rive, combinée à l'action d'un barrage. Dans l'un et l'autre systèmes, la défense se trouvait complétée par l'érection d'une citadelle au Nord de la place d'Anvers, citadelle balayant les quais de la ville, la rade et ses approches, au loin, en aval.

Notre examen porta surtout sur la disposition du front des forts, le plus ou moins d'efficacité de leur armement, et des barrages proposés. Liberté nous était accordée d'ailleurs d'exprimer notre avis sur l'emplacement choisi pour les forts, et le mode de construction du barrage.

Profitant de cette liberté, je crus devoir émettre de nouvelles idées, proposer de remplacer l'un des forts à établir au coude par la construction d'un fort vis-à-vis de l'endroit dit : « la Pipe de Tabac, »

qui commanderait la passe en ce lieu et dont les feux se relieraient à ceux de Calloo et de la citadelle du Nord, afin d'unir les forts entre eux, d'éviter de scinder la défense en deux. Par suite de la navigation à vapeur, disais-je, les difficultés naturelles présentées par le coude de Calloo à la navigation étant réduites considérablement, il y a lieu de ne plus accorder à ces difficultés la même importance qu'autrefois, par conséquent de modifier notablement le mode de défense. Je proposai en outre de substituer aux barrages projetés, fondés sur la résistance apportée au passage de navires ennemis, par des corps flottant reliés entre eux, résistance qui peut toujours être vaincue par la réunion d'efforts suffisants, l'action simultanée de navires puissants, de leur substituer un barrage dont l'effet serait de désarmer les bâtiments en mettant hors d'état leurs propulseurs, qui pour cette raison devrait être composé de poutres, de chaînes et de cordages, de matériaux flottants, formant unité et protégés par des torpilles, des mines sous eau.

Mes idées furent rejetées à l'unanimité, et même on ne daigna pas les prendre en considération. Mais bientôt j'obtins une revanche. Vers le commencement du mois d'août de la même année, une de nos malles-poste fut envoyée à Cherbourg, pour montrer notre pavillon aux fêtes données à l'occasion de l'inauguration d'un nouveau bassin, auxquelles l'empereur devait assister, et faire ainsi acte de bon voisinage. Les membres de la commission y furent embarqués. Choisi par mes camarades pour accompagner notre directeur, le général Lahure, dans ses

visites aux autorités, j'eus la satisfaction d'entendre soutenir mes idées par l'amiral Romain Desfossés, l'ancien ministre de la marine, commandant de l'escadre. La conversation, à bord du vaisseau la *Bretagne*, s'étant immédiatement engagée sur les progrès maritimes, de l'artillerie, des travaux d'Anvers, l'amiral nous dit : « Il faut tout changer aujourd'hui, les vaisseaux ne sont plus de notre temps, ils seront remplacés bientôt par des cuirassés; même les canonnières seront blindées (c'est ce que j'avais préconisé); quant aux barrages, on les construira surtout en vue d'entraver l'action des propulseurs, de désarmer ainsi les bâtiments; en ce moment, des expériences se font à Toulon pour étudier, essayer ce mode de défense. »

Ce voyage à Cherbourg mérite d'être narré; c'est un des meilleurs souvenirs de ma vie de marin.

Arrivée la veille des fêtes, notre malle-poste, le *Diamant*, prend son mouillage au poste désigné, sur la ligne des avisos. Cette ligne coupe en quelque sorte la rade en deux, parallèlement à la digue; en dedans se trouvent les navires de commerce, les bateaux de pêche, les yachts; en dehors sont les navires de guerre, et près de la digue, les batteries flottantes désarmées, telles que la *Dévastation*.

Aussitôt le *Diamant* à l'ancre, une embarcation de la *Bretagne* vient de la part de l'amiral nous souhaiter la bienvenue. Je suis envoyé à bord de ce vaisseau pour remercier et demander l'heure à laquelle notre directeur, M. Lahure, pourra être reçu. A 7 heures, ce soir, m'est-il répondu. A 7 heures donc, l'amiral Romain Desfossés nous

reçoit, dans le salon préparé pour l'empereur, qui doit dans quelques jours s'embarquer à bord pour Brest; il est entouré de son état-major; notre général est placé à sa droite et moi à sa gauche. La conversation s'engage comme je viens de le dire. Dans cette conversation, une chose m'étonne, l'aisance avec laquelle mon chef y prend part. En l'écoutant, certaines appréhensions que j'éprouvais se dissipent entièrement.

Le lendemain, j'accompagne M. Lahure dans sa visite au préfet maritime, le contre-amiral comte Gourdon. Là, les choses se passent autrement, elles sont bien près de se gâter. Le préfet nous demande d'assister à l'arrivée de l'empereur, à la gare. Je ne puis, répond M. Lahure, les officiers du bord sont à terre déjà; impossible de les prévenir. Le préfet insiste. Venez-y à vous deux, dit-il. M. Lahure refuse poliment. Nous nous quittons assez froidement. Par contre, l'amiral Romain Desfossés vient dans la journée à bord saluer notre directeur et nous témoigner d'excellents sentiments.

Le surlendemain de bonne heure, jeudi, 5 août, nous allons de nouveau à la préfecture, pour faire visite à l'amiral Hamelin, ministre de la marine, arrivé la veille avec l'empereur. Nous sommes reçus sans cérémonie, cordialement. Le ministre de la marine allie en lui la franchise, l'élégance, l'amabilité. Il y a de la profondeur et de l'humour dans son esprit, qui est séduisant. C'est un type de parfait officier. Moins grave, moins sérieux en apparence que l'amiral Romain Desfossés, il est peut-être plus pénétrant. Dans ses yeux brille l'intelligence. Qui

se sent apprécié est à l'aise, cette visite me plaît infiniment. Nous nous quittons dans les meilleurs termes. Le ministre nous invite à voir l'escadre, les établissements maritimes, à assister à l'inauguration du bassin, etc.

Mais on donne à l'empereur des fêtes, des banquets, des bals, dont les invitations concernent le comte de Gourdon, qui ne nous en fait parvenir aucune, sans doute à cause de la raideur montrée par M. Lahure. Loin de nous en plaindre, nous sommes enchantés; notre temps est précieux, il peut être employé utilement. Déjà nous avons visité le port, la ville, les hauteurs qui les dominent; de ces hauteurs l'on jouit d'un coup d'œil superbe. Dans ces pérégrinations, l'occasion de reconnaître l'affabilité de la population se présente à chaque instant. Des paysans voyant notre embarras d'atteindre les points d'où le regard embrasse les plus beaux sites, s'offrent d'eux-mêmes à nous accompagner, nous font les honneurs de leurs champs. La Normandie est un pays charmant, les environs de Cherbourg particulièrement. Les habitants sont honnêtes, affables, attachés à l'honneur, à la patrie; ceci se lit en eux, se voit en chaque chose, dans ces jours de fête, à chaque instant.

Le vendredi 6, je propose à mes camarades d'aller visiter l'escadre, avant l'arrivée de la reine d'Angleterre; ces messieurs se montre peu empressés; je parviens pourtant à vaincre leur inertie; nous commençons notre visite à bord de la *Bretagne*, où l'on nous témoigne mille amitiés.

La *Bretagne* est un vaisseau de 130 canons, commandé par le capitaine de vaisseau Pothuau; il porte le pavillon de l'amiral. L'escadre se compose de 9 vaisseaux à hélice, tous de grande vitesse, la *Bretagne*, le *Donawerth*, le *Napoléon*, l'*Arcole*, l'*Eytau*, l'*Austerlitz*, l'*Ulm*, l'*Alexandre*, le *Saint-Louis*, et de quelques frégates aussi à hélice, telles que l'*Isly*. Elle offre le spécimen le plus avancé des récents progrès maritimes, spécimen qui fait l'admiration des Anglais eux-mêmes. Son unité est remarquable, sous le rapport de l'organisation des équipages, de la tenue des bâtiments et des qualités des navires, de leur armement. A bord du *Donawerth* se trouve le pavillon du contre-amiral Lavaud.

Aussitôt à bord de la *Bretagne*, chacun de nous se voit entouré d'officiers qui s'empressent de nous faire les honneurs du vaisseau. Nous l'étudions attentivement. Sous certains rapports, la *Bretagne* est inférieure au *Duc de Wellington*, que j'ai visité à Portsmouth et qui est du même rang. La hauteur des batteries est moins grande et la batterie inférieure se trouve un peu noyée, c'est-à-dire qu'elle n'est pas tout à fait assez élevée au-dessus de l'eau. Malgré l'animation extrême du moment, l'ordre règne à bord, où toutes choses sont bien réglées et s'accomplissent avec une étonnante facilité. Bien que nous ne soyons pas les seuls visiteurs, que l'on annonce à l'instant l'arrivée en rade de la Reine d'Angleterre et de son escorte, laquelle est saluée immédiatement de 21 coups de canon par chacun des navires de l'escadre, l'accueil dont nous sommes

l'objet n'en souffre aucunement ; une sorte de déjeuner au champagne nous est servi avec autant d'aisance et d'empressement que s'il ne se passait rien d'extraordinaire.

Cependant cette arrivée de la souveraine de la Grande-Bretagne est tout un événement ; elle donne à la rade, déjà très animée, une vie nouvelle, vraiment émouvante. Indépendamment des vaisseaux et frégates qui accompagnent le yacht royal, une flottille de plusieurs centaines de yachts de l'aristocratie britannique, tous plus jolis, plus coquets, plus étincelants les uns que les autres, parmi lesquels ceux de l'amirauté, de la Chambre des communes, etc., qui se distinguent par leurs dimensions et où se font entendre des corps de musique infatigables, impriment aux fêtes un caractère pacifique, international, et un élan, un enthousiasme indescriptibles. A bord de ces yachts merveilleusement tenus et, de toutes dimensions, (quelques-uns sont à vapeur, ont une batterie, sont grésés en corvette,) se trouvent les principales familles de l'Angleterre, la haute fashion, des ladys et des gentlemen dont les brillants costumes sont parfois arrosés d'eau de mer, dans les allées et venues, les communications entre les navires entre eux et avec la terre. Ces communications s'accomplissent à l'aide d'embarcations ravissantes montées par des équipes délicate, des hommes d'une adresse et d'une vigueur étonnantes, qui manient la voile et l'aviron en réalisant parfois des prodiges d'habileté dont nous marins, à qui aucun détail, aucune prouesse n'échappent, nous sommes transportés. Au milieu de

ces innombrables embarcations, les grands canots des vaisseaux français se distinguent par la sûreté, la rapidité des manœuvres, la sévérité de leur allure; pas une parole importune, pas un mouvement insolite ne se décèle chez eux; quoique débordés en quelque sorte, leur assurance reste entière, ils restent maîtres de la situation. La rade est maintenant si peuplée, si agitée que ce n'est pas peu de chose d'aller à terre et de retourner à bord, le soir surtout, malgré les précautions, les points de repère pris pour ne pas s'égarer.

Le coup-d'œil féérique de la rade en fait le principal centre des fêtes et attire à notre bord plusieurs compatriotes qui viennent nous demander l'hospitalité; elle est accordée à quelques-uns, à M. Masui, directeur général des chemins de fer, à M. Gendebien; nous ne pouvons faire davantage, car déjà notre navire se trouve encombré de passagers embarqués à Ostende, dont la plupart sont des officiers appartenant aux diverses armes de notre armée.

Les fêtes consistent, le jeudi 5, en un banquet donné à bord de la *Bretagne*, par l'empereur à la reine d'Angleterre; — au toast porté par Napoléon à Victoria, des salves de 101 coups de canon partent de tous les vaisseaux à la fois, salves tirées par bordées, auxquelles s'ajoutent celles presque aussi nombreuses des forts; elles sont suivies d'une réponse analogue des bâtiments anglais; — puis en une illumination générale des navires, un feu d'artifice tiré sur la digue, etc., le tout favorisé par le plus beau temps du monde. Quelques heures avant

ce banquet avaient eu lieu, par une brise d'Ouest superbe, de magnifiques régates, en présence des deux escadres et du royal yacht squadron. Les lutteurs sont de nouveaux arrivants, qui ont traversé la Manche au plus vite, venant de Rythe de l'île de Wigt, située en face Cherbourg, à environ 20 lieues. Leur arrivée ajoute encore à l'animation, à l'entrain qui règnent en rade.

Le vendredi, 6, l'empereur visite l'escadre. Que de coups de canon encore et de tous côtés ! Nous le rencontrons aussi à terre, dans une calèche avec la reine d'Angleterre, à qui il montre la citadelle, la ville. Partout il est accueilli avec enthousiasme. Cet enthousiasme me gagne, quoique je fasse pour m'en défendre. J'ai beau, dans ma pensée, faire son procès à ce neveu du grand homme, me rappeler son origine, son coup d'État indigne, les acclamations de la population entière et des Anglais, ses hôtes, les pompes, l'éclat de cérémonies successives me subjuguent, m'étourdissent, m'enivrent, je suis dérouté. C'est surtout pendant sa visite à l'escadre, visite imposante, saluée avec transport par les Anglais, que je me sens ébranlé. Combien il faut de force pour résister au spectacle d'une nation entière prodiguant ses témoignages de reconnaissance à celui qui la couvre de gloire ! N'étaient les appréhensions que m'inspirent pour mon pays, les éblouissements de la grandeur, les ambitions malsaines, je serais tenté d'oublier la déchéance morale résultant de la trahison, du parjure. Par crainte, par patriotisme, je suis pour ainsi dire forcé de rester honnête dans mes appréciations, fidèle à mes convictions. Cepen-

gant il s'est opéré en moi une certaine révolution. La faute de l'empereur ne l'empêche pas d'avoir, de montrer d'éminentes qualités auxquelles je parviens maintenant à rendre hommage. Plus tard, ces qualités se trouveront paralysées, elles n'empêcheront pas sa chute. Rien de durable ne se fonde sans l'honnêteté; les civilisations matérielles sont construites sur du sable mouvant. Cette idée n'est pas neuve mais elle est éternelle, ce qui vaut mieux. La lumière ne se dégagera du chaos, l'ordre ne se rétablira dans les faits, l'apaisement ne se fera dans les esprits que par le retour aux vérités éternelles.

Pendant toutes ces fêtes, le ciel reste d'une pureté parfaite, une brise bienfaisante tempère les feux d'un soleil radieux. Le samedi 7 avant midi, nous nous rendons au port, pour assister à l'inauguration du nouveau bassin, dit Napoléon III, et au lancement du vaisseau à hélice la *Ville de Nantes*.

Un immense concours de population entoure le bassin.

Il y a là des autorités de toutes sortes, civiles, militaires, maritimes, un clergé nombreux, les élèves de l'école navale, les ouvriers du port, et une foule énorme. Partout règne le plus grand ordre. De temps en temps des musiques militaires se font entendre, parmi lesquelles celle des gardes de Paris se distingue particulièrement.

Très étendu, le bassin est taillé dans le granit et

entouré de cales de construction pour les navires. Sur le terre-plein de la forme du milieu est dressée une vaste estrade, garnie de tapis, de tables, de fauteuils, et d'une riche tente surmontée d'un dais. A droite de cette estrade sur laquelle l'empereur doit assister à l'immersion du bassin, se tient un groupe composé d'officiers anglais de l'armée et de la marine, de lords, etc.; à gauche, contre un plan en relief de la rade, du port, de la ville, des fortifications, est un deuxième groupe formé des autres officiers étrangers, desquels nous faisons partie.

L'empereur arrive vers midi, avec l'impératrice et leur suite.

Ils descendent dans le bassin, pour le sceller, y apposer leurs armes; l'escalier dont ils se servent est placé près de nous, il a la hauteur d'une maison à plusieurs étages; en le remontant, l'impératrice qui se trouve légèrement souffrante, doit s'arrêter un instant; elle a un très grand air; cet air forme contraste avec celui de l'empereur; la tournure de Napoléon est vulgaire, mais cette apparence défavorable cache une nature peu commune. L'immersion se faisant plus lentement qu'on ne devait s'y attendre, soit que l'heure de la marée ait été mal calculée, soit que les mesures aient été mal prises, l'empereur témoigne son mécontentement d'une manière visible, en appelant sur l'estrade auprès de lui des ingénieurs anglais avec qui probablement il s'entretient du retard. Puis, descendant avec solennité les degrés de l'estrade, il s'avance vers le groupe de droite; au milieu de ce groupe se trouvent sans doute quelques amis dont la vue

l'émeut, car il tend à ces messieurs à la fois les deux mains d'une façon cordiale, touchante. Lorsqu'ensuite il arrive de notre côté, ce n'est plus le même homme. Son maintien trahit une défiance, des instincts peu rassurants. Après avoir jeté un coup-d'œil distrait sur le plan, et écouté de même les explications qu'on lui en donne, il porte vers nous un regard soupçonneux, perçant, plein d'une expression étrange, presque malfaisante, qui me pénètre, me cause une sensation déplaisante. Ce maître de la situation semble rempli d'intentions mauvaises pour ses voisins, qui lui sont peut-être suggérées par le besoin de faire taire les voix capables de troubler sa quiétude en rappelant la coupable origine de son avènement. Cependant son alliance avec l'Angleterre me rassure. Aussi longtemps que cette alliance subsistera, la Belgique évidemment n'aura rien à craindre. Cette réflexion me permet de continuer à jouir des fêtes.

Pendant que l'eau monte lentement dans ce vaste et magnifique bassin, l'empereur cause avec plusieurs personnages, puis il préside à une cérémonie qui impressionne par la façon dont il y prend part. Lui-même place la croix de la Légion d'honneur sur la poitrine de quelques braves, à qui ensuite il serre affectueusement la main.

L'immersion devant continuer longtemps encore, jusqu'au moment de la mer haute, où le vaisseau sera lancé, l'empereur et l'impératrice se retirent, mais leurs suites et les diverses autorités restent en place ; seulement il y a maintenant dans ce monde officiel un certain laisser-aller ; l'attention générale

se porte sur les grands personnages ; on se montre le duc de Magenta, le duc de Malakoff, etc. Celui-ci malgré sa barbe grisonnante et ses soixante ans, est empressé auprès d'une jeune personne espagnole, attachée à l'impératrice, que sa conversation semble mettre en belle humeur. Il attire tous les regards et ne paraît pas s'en apercevoir. Peu après, pour se rafraîchir les pieds, il descend l'escalier du bassin et plonge le bout de ses bottes vernies dans l'eau, pendant que, tête nue, il brave l'ardeur du soleil. Des troupiers assis sur le bord le regardent en riant. Le général Codrington, avec qui il sympathisa, dit-on, en Crimée, vient à lui. Des rafraîchissements leur sont apportés ; ils se composent uniquement d'un crouton de pain, qu'ils brisent ensemble et d'une chope de bière. Je propose à l'ami Sadoine de les imiter ; nous nous renseignons ; on nous dit que nous trouverons ce qu'il nous faut à la cantine du fort voisin ; en effet, l'on nous sert là du pain frais, du beurre excellent et une boisson nouvelle pour nous, le cidre de Normandie, auxquels nous faisons honneur. Ainsi réconfortés, nous faisons en flânant le tour des établissements maritimes, que nous admirons. L'instant de la marée haute approche, chacun reprend sa place. Vers 6 heures, l'empereur et l'impératrice se trouvent également à la leur, près de nous et près de la *Ville de Nantes*. C'est avec un intérêt mêlé d'une certaine anxiété que la foule attend l'événement, le moment où le colosse va prendre vie, s'élancer dans sa carrière aventureuse. A l'heure indiquée, les câbles sont rompus ; dégagé

de ses liens, le vaisseau ne meut progressivement, fend l'eau, bondit ; obéissant à des attaches qui se brisent successivement, en affaiblissant, en changeant sa course désordonnée, il décrit dans l'arène humide la courbe voulue, oscille, se calme, s'arrête et flotte majestueusement aux acclamations enthousiastes de milliers de spectateurs.

Ce lancement parfaitement réussi, constitue en quelque sorte le bouquet des fêtes. Le soir, il y a encore illumination de la ville et bal offert par ses autorités ; mais la reine Victoria et l'escadre anglaise quittent déjà.

Le lendemain dimanche, nous assistons à l'inauguration d'une statue équestre de Napoléon I^{er} sur la place d'Armes ; après cette inauguration qui forme la véritable fête de la population rurale des environs, dont la joie fait plaisir à voir, l'empereur et l'impératrice s'embarquent à bord de la *Bretagne* pour Brest ; ce vaisseau prend la mer suivi du reste de l'escadre, au bruit des salves des forts et de la citadelle. Nous levons l'ancre en même temps et jetons en passant un dernier regard d'admiration sur cette fière jetée, travail gigantesque, de plusieurs générations, qui barre la mer et fait de Cherbourg un port militaire important.

Le travail de la commission terminé, je continue d'étudier les questions du moment, celle de la marine, des relations commerciales internationales ; de l'agrandissement d'Anvers, qui s'y rattache ; et les questions sociales, l'ouvrage de Proudhon : *De*

la justice dans l'Église et dans la Révolution particulièrement. Ces études me jettent dans des tensions d'esprit dangereuses. Ma première publication : *Considérations sur le commerce maritime national*, qui paraît vers la fin de 1858, me cause des fatigues, ainsi que des inimitiés auxquelles je suis sensible. Ces circonstances jointes à un ensemble de contrariétés, de déceptions, dans ma vie privée, dont quelques-unes des plus pénibles, produisent un ébranlement dans mon système nerveux ; à la suite de cet ébranlement, les détails du service me deviennent insupportables ; je me trouve en proie à de vives surexcitations, qui me forcent de prendre un congé de quinze jours pour me remettre. Ceci se passe en janvier 1859. Pendant ce congé, mon opusculé fait son chemin, mes camarades lui font bon accueil, ils subviennent entre eux aux frais de publication.

Mes surexcitations proviennent surtout d'aspirations pour le bien public, malheureusement impuissantes. Comprenant combien la société adonnée au matérialisme, s'éloigne du véritable progrès, court à des catastrophes, je m'applique à trouver la loi individuelle, de la conduite de chacun, et m'aperçois ainsi de l'inefficacité de la doctrine de Proudhon, où les besoins du cœur sont méconnus. Éprouvé, je cherche un appui et le trouve en Dieu seulement. Naturellement amené à prier, et resté libre-penseur par dessus tout, je fais choix d'une formule et ne rencontre de sens raisonnable que dans la prière du Christ, l'oraison dominicale, en la prenant généralement au figuré. J'ouvre la bible.

Elle me paraît pleine de lumière, d'enseignement, un code social par excellence. En me voyant plongé dans un ordre d'idées si peu ordinaire, mes amis éprouvent des inquiétudes, doutent de ma raison. Certainement il y a lieu de concevoir des appréhensions pour celui qui, faisant table rase des idées reçues, de toute autorité, cherche par lui-même sa voie, en dehors de toute influence, et marche dans cette voie en trébuchant, mais avec la foi des anciens temps. Cette foi peu assainie, se fortifie en moi par une infinité d'épreuves. Elle m'entraîne à poser des actes incompréhensibles, insensés, c'est-à-dire en désaccord avec les us et coutumes, avec mon temps, des actes d'autant plus inexplicables que, pour les choses de mon métier, dans mes appréciations, je tiens ordinairement compte des règles tracées et témoigne d'un jugement, d'un bon sens, j'ose le dire, précieux. Une première fois, je tente de mettre plus d'ordre dans ma conduite et de suivre mes inclinations par le mariage. Cette tentative échoue, j'en entreprends une autre dans des conditions aussi impossibles. Je suis maladroit parce que j'ai plus de foi que de raison. Combien il m'en coûtera pour allier l'une à l'autre harmonieusement ! Finalement, j'écris à mon père et lui demande de venir habiter avec moi, de me donner ainsi, par une vie en commun, le calme, le bien-être dont j'ai besoin. Mon père m'aime beaucoup, ma belle-mère aussi, ils n'hésitent pas à se dévouer. Je loue, rue d'Héréntals, une petite maison avec un jardinet aboutissant à la promenade des glacis. Le ciel bénit notre résolution. Nous vivons ensemble heureusement pen-

dant une année. L'année suivante, je suis appelé à Ostende au service des malles-poste, une première fois en avril 1860, pour trois mois, afin de remplacer, dans son commandement, M. Hoed, malade ; une deuxième fois, à la fin d'octobre, comme commandant en réserve, pour assurer le service. Je dois me séparer de mes parents, qui retournent en Hollande, dans leur pays, le climat d'Ostende ne convenant pas à mon père, atteint depuis longtemps par la maladie, la goutte, les rhumatismes.

Cette séparation inattendue m'est pénible, car mon père est devenu mon ami le plus intime, celui dont les idées, le caractère se rapprochent le plus des miens. Esprit cultivé, il m'apporte les objections de la science à mes principes et s'effraye de me les voir appliquer avec résolution, quand ils se trouvent en opposition avec ceux généralement adoptés. Distinguant soigneusement, à la manière allemande, la vérité spéculative de la vérité sociale, il ne comprend pas les nécessités auxquelles j'obéis d'être plus sincère, plus courageux et qui proviennent de mon sentiment religieux, de l'accord de la raison et de la foi. Souvent il me prédit des luttes, des tourments où me jeteront mes convictions, la notion du devoir à laquelle j'obéis, et tente de me rendre moins absolu. Ses objections ont un effet opposé à celui qu'il espère, en me faisant voir de jour en jour plus clairement en moi. Il m'avertit que je serai malheureux toute ma vie. Certainement je voudrais me soustraire à l'avenir que j'entrevois comme lui ; mais plus fortes que ma volonté, les circonstances me relèguent parmi les prédestinés.

En pratiquant la devise : Fais ce que dois, advienne que pourra, je suis en opposition avec le monde, fatalement entraîné de chute en chute. On n'échappe pas à sa destinée.

A mon premier voyage pour M. Hoed, à bord du *Diamant*, le temps est brumeux ; cependant j'accoste à Douvres presque directement ; évidemment je n'ai rien perdu de mon assurance, de la connaissance du service. Quoique je revoie avec plaisir l'Angleterre, ce pays maritime par excellence, je sens en reprenant mes anciennes fonctions combien grand est le changement opéré en moi pendant ces sept dernières années. Pensées, objectif, tendances, manière d'envisager les hommes et les choses se trouvent entièrement changés. Autrefois, sans prendre au sérieux ce que le monde adore, cette vie sociale pleine d'absurdités, je cherchais à me faire l'existence la plus agréable, en évitant de m'attacher à l'examen de problèmes presque insolubles. Amené à m'occuper de ces problèmes, par besoin d'activité, de dignité, je reviens à mon ancienne insouciance, en reprenant un service actif. Ces trois mois passés à bord du *Diamant*, font une diversion à mes préoccupations d'Anvers où, depuis le désarmement de la *Louise-Marie*, j'étais chargé du matériel de la station maritime, de fonctions peu conformes à mes aptitudes, à mes goûts. De juillet à novembre 1860, je reprends ces fonctions peu actives. Après cette époque, je suis définitivement attaché au service des malles-poste.

Par l'agrandissement d'Anvers qui vient d'être décrété, la marine se trouve sacrifiée aux nécessités

de la défense nationale, qu'en réalité elle est appelée à compléter. Dans les pays où l'opinion, la médiocrité fait la loi, les demi-mesures sont seules possibles, on arrive rarement à poser des actes de vigueur, ayant le caractère de grandeur voulu; lorsqu'on y arrive, c'est par des voies détournées et partant onéreuses; heureux encore si en tergiversant, on ne se laisse pas surprendre par les événements! Aujourd'hui, quinze ans après l'adoption de l'agrandissement d'Anvers, la défense du pays n'est pas encore assurée. Elle ne le sera que par la réorganisation de l'armée sur la base du service obligatoire pour tous, base que la justice et le soin de préserver notre ordre social imposent impérieusement, et en complétant cette défense par la création d'une petite marine. Cette manière de voir, partagée par la plupart des gens compétents et indépendants, est combattue par la routine, la coalition de petits intérêts; elle fera son chemin un jour, non à l'aide de beaux discours, on n'est plus assez consciencieux pour se laisser influencer ainsi, mais d'événements qui nous forceront d'accomplir malgré nous les sacrifices exigés pour nous sauvegarder. Qui observe attentivement, à l'abri des mesquines préoccupations du moment, le cours des choses, s'aperçoit que chaque jour davantage, l'homme s'agite et Dieu le mène; il le mène dans la voie du sacrifice, d'où surgira l'élévation nouvelle, la rénovation, quand enfin, à force de souffrir, l'on reconnaîtra la main de la Providence, qui nous frappe pour nous dépouiller de l'égoïsme, nous régénérer peu à peu.

Bien que j'aie à Ostende d'excellentes relations, l'inaction m'étant pénible, je propose et j'obtiens de faire chaque semaine un voyage pour l'un des commandants, MM. Hoed, Picard, Michel ; à cet effet, je suis obligé de changer chaque fois de navire. En janvier 1861, un arrêté me nomme commandant du *Rubis*, en remplacement de M. Michel, envoyé avec M. Eloin dans l'Océanie, en mission, par le Roi.

Deux fois, j'ai l'honneur de conduire Léopold I^{er} en Angleterre avec mon navire. La première traversée a lieu par une brise du SO assez fraîche. Étendu sur un des canapés du pont et enveloppé dans un manteau, le Roi ferme les yeux ; de temps en temps, il reçoit de petites éclaboussures, des embruns de vagues ; par l'action du vent, son manteau se détache ; le maître d'équipage relève le manteau et le fixe ; le roi remercie par un signe de tête. Le comte de Flandre, qui l'accompagne, se tient presque tout le temps avec moi sur la passerelle. Le premier, il aperçoit dans la rade des Dunes la flotte anglaise qui vient d'y mouiller. Bientôt nous accosterons à Douvres ; dans quelques minutes, nous serons sous les yeux des autorités et d'une foule élégante rassemblées au quai ; le Roi garde la même position ; jugeant convenable de le prévenir, j'avertis M. Lahure, qui en confère avec M. de Moerkerke, et celui-ci avec le comte de Flandre. Tous paraissent embarrassés pour adresser la parole au Roi. Mon service m'empêche de voir quelle solution reçoit le problème, seulement je fais cette réflexion que les usages des cours laissent singu-

lièrement à désirer. Le voyage suivant, j'acquiers de cette vérité une preuve déplaisante.

La mer et le temps sont superbes, pendant cette deuxième traversée. Le Roi s'embarque à l'heure dite, 7 heures du matin. Je me tiens au bas de l'escalier, l'attendant, chapeau bas, avec M. Guiette, ingénieur, et M. Petit, second. En mettant le pied à bord, le Roi me dit : « Je crois que nous aurons beau temps pendant la traversée. » Pensant qu'il me fait l'honneur de m'interroger, je réponds respectueusement : « Oui, Sire, le temps s'est beaucoup amélioré. » — La veille, il avait venté grand frais. — Sur ce, Sa Majesté détourne la tête avec mécontentement, un mécontentement visible pour tous et par conséquent humiliant pour moi. Le duc et la duchesse de Brabant, qui l'accompagnent jusqu'à bord, se retirent à reculons, cérémonieusement, sans lui serrer la main. Loin de m'imposer, ces procédés me révoltent. Aussitôt en mer, sans quitter mon poste, la passerelle où je me promène et je veille, j'enlève sabre, chapeau et revêts un costume de circonstance. Le Roi ne bouge pas. Il semble cloué sur le pont. Pendant toute la traversée, près de cinq heures, il ne fait pas un mouvement. Arrivés à Douvres, les autorités viennent comme d'habitude le saluer à bord. Pour son départ, on borde la haie, dans laquelle je me trouve. Le Roi salue chacun, mon voisin de droite, celui de gauche et passe devant moi sans me regarder.

Cependant j'ai pour le Roi le plus grand respect, et même je trouve qu'en général, il n'est pas suffisamment apprécié. Léopold I^{er} est un grand roi, un

homme éminent. Malheureusement ses manières ne sont pas assez simples. S'il déteste avec raison la familiarité, il a tort d'exiger, de nous Belges, ce qui n'est pas en nous, en matière d'étiquette bien entendu, de vouloir nous plier à des formes surannées. Chaque peuple doit conserver son cachet. Revêtir un caractère d'emprunt, c'est s'abaisser.

Le Roi n'est pas rancunier. Plus tard, quand je ferai paraître une petite publication à l'occasion de l'expédition mexicaine, pour faire comprendre les résultats avantageux que l'on peut espérer de cette expédition, au point de vue commercial, des relations avec le Mexique, il me montrera de nouveau de la bienveillance, en répondant gracieusement à mon salut chaque fois que je le rencontrerai. Mais n'ayant pu accepter une invitation pour le bal de la cour, dans une autre rencontre, il me tournera le dos ostensiblement.

La physionomie de Léopold I^{er} mérite d'être étudiée et retracée avec sincérité; quoique personnels, ces détails sont donc intéressants; ils montrent en lui une raideur aristocratique, même dans les petites choses, qui le rend peu sympathique aux masses. On n'est pas doué de grandes qualités sans posséder de petits défauts. Les grandes qualités du Roi se révèlent dans le trait suivant, que je tiens d'un témoin oculaire :

C'était à l'époque où Napoléon se trouvait au camp de Boulogne. L'empereur désira, paraît-il, recevoir une visite du Roi, à Calais. Léopold s'exécuta d'assez mauvaise grâce. Il avait d'abord l'intention de partir par bateau à vapeur, de manière à arriver au

rendez-vous pour l'heure convenue, 11 heures du matin ; mais la nuit, tout à coup changeant de résolution, il se décide à faire le trajet d'aller en voiture et celui de retour en bateau. Voulant le faire attendre, l'empereur n'arrive à Calais qu'à 11 heures et quart ; le Roi, lui, fait si bien qu'il arrive à 11 heures et demie seulement. C'est l'empereur qui attend. Piqué au vif, il reçoit Léopold en plaisantant : « Il paraît, mon cousin, que nous sommes quelque peu en délicatesse ensemble. » Le Roi le regarde sans rien dire ; puis, prenant avec solennité par la main le duc de Brabant, il répond : « Sire, je vous présente mon fils. »

En me contant peu de jours après ce fait, le narrateur se trouvait encore sous le coup de l'émotion qu'il avait ressentie, ainsi que les personnes de la suite des deux souverains.

Parmi les personnages que j'ai encore l'honneur de conduire avec mon navire, se trouvent l'archiduc Maximilien et sa femme, l'archiduchesse Charlotte. Passés en Angleterre à bord de la *Topaze*, commandant Picard, il reviennent à bord du *Rubis*. En s'embarquant à Douvres, vers minuit, l'archiduc m'adresse quelques mots aimables, par politesse, puis tous deux descendent et je ne les revois plus qu'au moment du départ. Le prince cause avec facilité dans quatre langues, en anglais, français, allemand et italien. Amiral d'Autriche, il me fait envoyer la décoration de chevalier de l'ordre de François-Joseph, ainsi qu'à M. Picard. Malheureu-

sement la fatalité qui frappera si terriblement l'archiduc et l'archiduchesse, s'étendra jusqu'à nous. M. Picard, peu d'année après, sera atteint de paralysie et moi par des vicissitudes sans fin.

Le duc de Montpensier et l'Infante, sa femme, viennent deux fois en Angleterre à bord de mon bâtiment. Pour l'une de ces traversées, le temps est mauvais, je suis mandé par le prince à l'hôtel Fontaine où il est descendu. Après m'avoir entendu, il remet immédiatement le voyage au lendemain. Mais le lendemain matin, quoique le temps soit meilleur, il vente encore, la mer reste forte. Nous partons quand même. Indisposé bientôt, le duc me fait appeler plusieurs fois successivement pour lui donner des nouvelles du temps et me charger d'aller rassurer la duchesse et son enfant, qui, couchés dans une cabine voisine, jouent ensemble avec cette grâce particulière aux Espagnoles, le plus gentiment du monde. Le prince de Joinville, qui les reçoit à Douvres où il se trouve depuis la veille, semble étonné de nous voir arriver par un pareil temps.

Un soir d'été, peu de moments avant le départ ordinaire de Douvres, je vois descendre à bord le duc d'Aumale, la princesse Clémentine et ses enfants, le comte de Paris, le duc de Chartres et leur suite, et m'empresse d'aller les saluer. Étonné de se voir reconnu dans l'obscurité, le duc me dit : « Ah ! c'est vrai, j'oublie, depuis longtemps vous nous connaissez. » Puis aussitôt prenant par la main le comte de Paris et avec un certain geste familier, qui prouve qu'aux princes de sa sorte, gentilhomme et soldat par excellence, rien n'est impossible,

contraire aux bienséances, il ajoute : « commandant, je vous présente mon neveu, le comte de Paris. » Après avoir installé les siens à bord, où il ne doit pas les accompagner davantage, le prince débarque. Par le dernier train de Londres, de nombreux passagers arrivent, le pont en est encombré. Au moment de partir, le vent force, le temps se met à l'orage ; la marée est presque haute, les feux des jetées pour le départ sont allumés ; je fais larguer les amarres, et commande d'aller en avant. Tout à coup, apercevant le premier les feux d'un navire qui entre, j'ordonne aussitôt d'arrêter, de battre en arrière. Mais le *Rubis* est lancé, il continue d'avancer jusqu'au musoir, où le navire vient se jeter sur lui à toutes voiles ; un craquement se fait entendre ; l'abordage a lieu contre notre étrave ; nous n'en recevons aucun dommage ; il n'en est pas de même du voilier qui, par le choc, se trouve rejeté en dehors des jetées ; voyant le long de son bord des canots prêts à recueillir l'équipage en cas de besoin, et après m'être informé de son état au signaleur, que je hèle en passant, je continue ma route sans autre accident. En arrivant, je fais mon rapport, où je relate les faits.

Cependant le navire abordeur est amené à Douvres, contre le quai, où il ne tarde pas à couler ; une demande d'indemnités est adressée de ce chef auprès de notre gouvernement, au nom de son armateur ; cette demande m'est communiquée ; je réponds par une plainte contre qui de droit, pour avoir, au moment du départ de la malle, montré à la fois les signaux d'entrée au navire et ceux de sor-

tie au *Rubis*. La justesse de ma plainte est reconnue, le signaleur se trouve destitué. L'autorité anglaise déclare non fondée la demande d'indemnités.

Cet abordage devient le point de départ d'une série de contrariétés dans mon service. A mesure que ma prudence augmente, les accidents se multiplient. A la vérité, ils se réduisent à peu de chose, à des retards insignifiants ou à des avaries sans conséquence, mais leur succession rapide m'enlève peu à peu sinon l'énergie, du moins l'initiative, me cause des appréhensions ; je me demande avec inquiétude quand cette mauvaise veine disparaîtra. Tantôt c'est un matelot qui lance mal l'amarre, tantôt c'est le mousse qui, au lieu de répéter mon commandement, bâille aux corneilles au point d'obliger ses camarades de se précipiter à sa place pour remplir sa besogne, ou bien le lamaneur qui par maladresse ne parvient pas à larguer nos cordages à temps ; je n'en finirais pas si je devais énumérer les causes indépendantes de ma volonté auxquelles je dois mes divers ennuis. Parmi ces causes, aucune ne peut être attribuée à mes seconds, je me plais à le reconnaître. MM. Petit, Gérard et Claeys, qui se succèdent en cette qualité, font pour le mieux. Un matin, avant le jour, j'arrive devant Ostende par bonne brise du Nord, après avoir forcé pour être à temps, afin d'entrer dans le port. Au moment de donner dans la passe, les feux indiquant qu'il y a encore suffisamment d'eau, me sont retirés tout d'un coup. Si j'avais l'assurance, la bonne veine d'autrefois, j'entrerais quand même sans hésiter. Forcé maintenant d'être plus prudent, afin

de tenir compte de circonstances qui tendent à me susciter des accidents, je me décide à attendre au large le reversement de la marée, pendant 4 à 5 heures, et laisse à M. Claeys le soin de courir des bordées devant Ostende, surtout d'expliquer la situation aux passagers, ma patience étant à bout.

Qui se trouve favorisé, est tenu d'avoir de l'élan ; l'élan alors fait merveille. Qui est malmené, au contraire, ne doit se laisser entraîner qu'à bon escient, qu'avec crainte, sans toutefois s'y refuser, le cas échéant.

Quelques années auparavant, dans une situation analogue à celle-ci, étant second à bord, où je remplaçais le commandant absent, je montrai l'audace voulue, en rapport avec ma bonne fortune. C'était l'hiver, par un fort vent du Nord, un temps à grains. Sur le point d'entrer à Ostende, à la fin de la marée, et menacé par un grain de neige, je me hâte, espérant être dans le port avant l'arrivée du grain. Mon attente est déçue, tout à coup, quand déjà je me trouve dans la direction du chenal, une neige épaisse me dérobe la vue des jetées et même de leurs feux. La colère me saisit, je tiens bon, j'avance quand même, sans rien voir ; quelques instants se passent, je maîtrise mon émotion ; puis, les feux se montrent de nouveau, la direction du navire se trouve entre eux ! — En battant en arrière, j'eusse compromis le gouvernail, exposé le bâtiment à essuyer de graves avaries. Je préfèrai de tout risquer et m'en trouvai bien.

Le marin est particulièrement le jouet des circonstances. Certains marins excellents subissent

toute leur vie des échecs, sont malheureux. D'autres échappent aux épreuves cruelles. Les vents et les flots sont changeants, dit le proverbe. En changeant pour moi leur cours jusqu'alors bienfaisant, ils m'avertissent en quelque sorte du coup qui doit brusquement briser ma carrière. Vers la fin de décembre 1861, je remets à M. Gérard le commandement du *Rubis*, sur ma demande, par suite d'un événement dans ma vie privée. Comme il n'y a pas en ce moment d'autre emploi pour moi, je suis obligé de prendre un congé à long terme, puis d'accepter la position de disponibilité; finalement, ne parvenant pas à être employé, je donne ma démission, que l'on accepte pour me pensionner.

FIN.